This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

The Andrew B. Hammond
Memorial Book Fund

Stanford University Libraries

Gustave Girou

174

BIOGRAPHIE

MARITIME.

IMPRIMERIE DE E. DUVERGER,
rue de Verneuil, 4.

BIOGRAPHIE

MARITIME

OU

NOTICES HISTORIQUES

SUR LA VIE ET LES CAMPAGNES

DES MARINS CÉLÈBRES

FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

PAR M. HENNEQUIN

CHEF DE BUREAU AU MINISTÈRE DE LA MARINE

OUVRAGE DÉDIÉ

à S. A. Rle Mgr le Prince de Joinville.

TOME PREMIER.

PARIS.

REGNAULT, ÉDITEUR,

RUE MONSIGNY, 3.

1835

A

SON ALTESSE ROYALE

MONSEIGNEUR

Le Prince de Joinville

Son très humble et très obéissant serviteur,

J.-F.-G. Hennequin.

Dans le siècle où nous vivons, siècle éminemment curieux des hommes et des choses, la Biographie est, et doit être, une des branches les plus recherchées de la littérature.

En effet, le biographe, en nous initiant dans les secrets de la vie des hommes célèbres, satisfait à ce besoin que nous éprouvons de les connaître plus intimement, et d'être instruits des causes et des effets de celles de leurs actions qui entrent dans le domaine de l'histoire. Aussi, tandis que celle-ci donne de grands enseignements et de hautes leçons, la Biographie offre des exemples à suivre, en même temps que des fautes à éviter.

L'utilité des biographies étant admise, on devait peut-être s'étonner que, dans le grand nombre de celles qui ont paru jusqu'à ce jour, aucune n'ait été spécialement consacrée à la marine. C'est cette lacune que j'ai essayé de remplir, en publiant, sous le titre de *Biographie Maritime,* une série de notices destinées à retracer l'histoire de la vie et des actions des hommes de mer, tant anciens que modernes, qui ont acquis des droits à une illustration méritée.

Dans le choix de ces personnages, je me suis surtout attaché à ceux dont les noms, devenus historiques,

rappellent les glorieux faits d'armes de notre marine. Mais comme la gloire est cosmopolite, j'ai cru devoir aussi admettre dans la *Biographie Maritime* les marins de toutes les nations qui se sont distingués par de glorieuses actions ou des découvertes utiles.

Comme le présent intéresse souvent plus que le passé, et que des détails sur les marins vivants ne peuvent manquer d'exciter la curiosité, lors même que ceux qu'ils concernent ne sont pas encore tombés dans le domaine de l'histoire, j'ai pensé que des notices historiques sur quelques-uns des marins français et étrangers les plus marquants de l'époque actuelle pourraient, sans inconvénient, trouver place dans la *Biographie Maritime*. Bien qu'on ne doive toucher à la biographie des hommes vivants qu'avec une extrême réserve, bien que le récit des actions de ceux qu'on a sous les yeux, avec lesquels on peut se trouver en relation plus ou moins intime, exige une délicatesse sérieuse et une sage retenue, il n'est cependant pas sans intérêt et sans utilité de faire voir le point d'où ces hommes sont partis, quelle route ils ont tenue, et par quels degrés, ou par quelles circonstances, ils sont parvenus au poste qu'ils occupent. Toutefois, je me suis souvenu que si la vie publique ou politique appartient à l'histoire, la vie privée doit être *murée*, et l'on ne trouvera dans mes notices aucunes de ces anecdotes dont l'envie et la malignité pourraient faire leur pâture.

Un écueil était surtout à éviter dans un ouvrage

de la nature de celui-ci : c'était la diffusion. Il a fallu s'interdire ce luxe de mots qui donne au style du jeu, de la souplesse et quelquefois de la grace ; il a fallu se défendre de ces observations et de ces résumés qui impriment aux écrits un caractère philosophique ; en un mot, se borner à une rapide et nette exposition des faits, les rassembler et les grouper sous le point de vue le plus convenable, laissant ainsi au lecteur à faire les rapprochements, les critiques ou les observations que ces faits pourront lui suggérer. L'imagination est impartiale de sa nature ; on n'a pas besoin de lui dicter ses conclusions ; il suffit que le tableau qu'on lui présente soit fidèle.

Tel est le but que je me suis proposé en entreprenant la *Biographie Maritime ;* heureux si je parviens à l'atteindre. Je ne me suis point toutefois dissimulé les difficultés de la tâche que je m'imposais ; je ferai tous mes efforts pour les vaincre, et j'invoque, pour y parvenir, les lumières, les critiques et les observations de tous mes lecteurs.

J.-F.-G. Hennequin.

Janvier 1836.

La *Biographie Maritime* devait être précédée d'une introduction présentant en résumé l'histoire de la marine ; mais ce résumé s'étant agrandi sous ma plume, il forme aujourd'hui la matière d'un ouvrage en deux volumes in-8° que je compte publier ultérieurement.

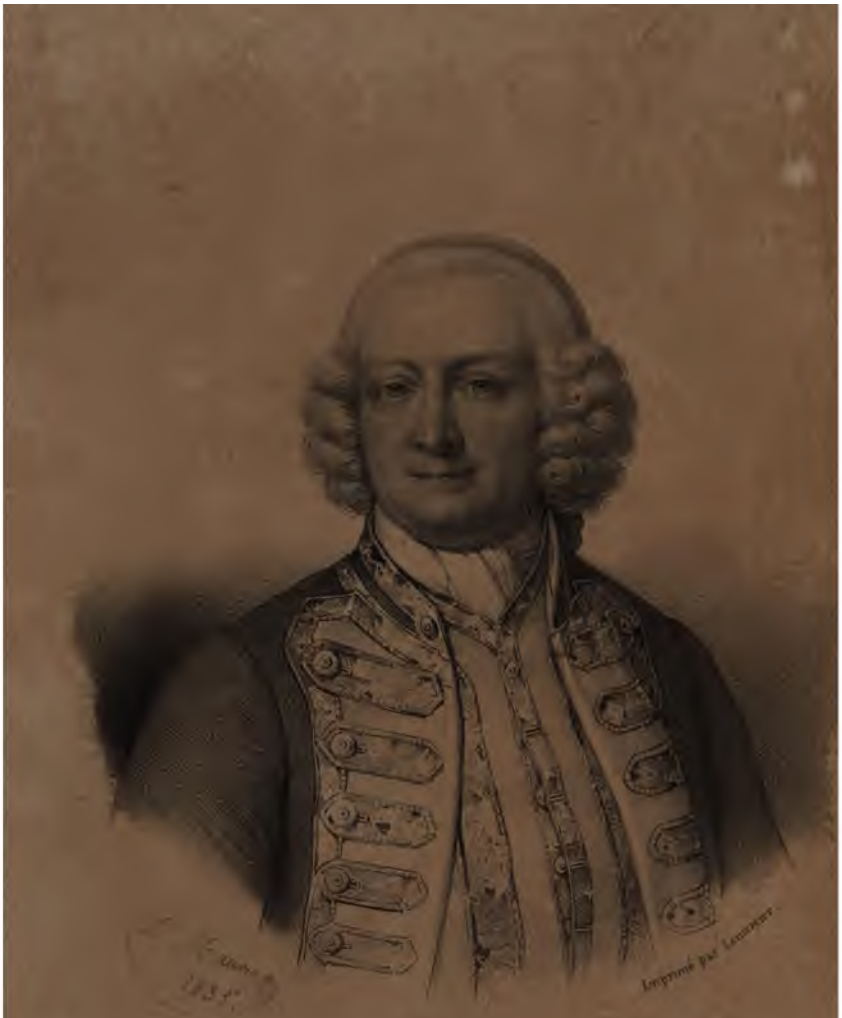
Cet ouvrage, qui sera intitulé : *Histoire générale de la marine chez*

tous les peuples, depuis les temps anciens jusqu'à nos jours, présentera :

L'histoire de la navigation des premiers peuples de la terre.
sous les premières monarchies.
des Grecs.
des successeurs d'Alexandre.
des Carthaginois.
des Romains.

L'histoire de la marine des Turcs.
des Vénitiens.
des Génois.
des Hollandais.
des Portugais.
des Espagnols.
des Danois.
des Suédois.
des Russes.
des Anglais.
des Français.

On voit par cette nomenclature que cet ouvrage sera le complément obligé de la *Biographie Maritime*, puisque, dans l'histoire de la marine de chacune de ces nations, on retrouvera, pour ainsi dire, agissants, les mêmes hommes dont on aura lu la vie.



ANSON.

BIOGRAPHIE

MARITIME.

ANSON

(GEORGES),

AMIRAL ANGLAIS,

Né dans le Staffordshire en 1697, mort en 1762.

Anson était le troisième fils de William Anson, seigneur de Shuckborough.

S'il est vrai que les goûts et les inclinations de la jeunesse manifestent la vocation de l'âge mûr, Anson annonça de bonne heure ce qu'il devait être un jour. Il aimait à lire les voyages, à entendre raconter les aventures des hommes qui s'étaient distingués sur mer, et le récit de leurs exploits enflammait sa jeune imagination. Ses parents, ne voulant pas contrarier un goût aussi prononcé pour la marine, le firent admettre dans ce corps dès l'âge de douze ans. Il parcourut successivement tous les grades, et avec une telle ardeur et une telle distinction

qu'il était déjà parvenu à celui de capitaine à l'âge de trente ans. De 1724 à 1735, Anson fit trois campagnes à l'Amérique septentrionale, et ce fut dans la dernière qu'il jeta, dans la Caroline du Sud, les fondements d'une ville qui, ainsi que le territoire où elle est située, porte encore son nom.

Lorsqu'en 1739 le gouvernement anglais résolut de déclarer la guerre à l'Espagne, Anson fut choisi pour commander l'escadre destinée à aller détruire les établissements espagnols dans l'Amérique méridionale. On mit sous ses ordres quatre vaisseaux et trois bâtiments légers. Il appareilla de Portsmouth au mois de septembre 1740. Parvenu au détroit de Le Maire, il éprouva des tempêtes successives qui, pendant trois mois, l'empêchèrent de doubler le cap de Horn. Les bâtiments qui composaient son escadre s'étant séparés de lui, il arriva seul à l'île de Juan-Fernandez, et ils ne se rejoignirent qu'un mois plus tard. Le scorbut et les maladies avaient fait des ravages effrayants dans ses équipages; mais les légumes et les fruits abondants qu'il trouva dans cette île rétablirent la santé de ses marins, et après un séjour d'environ trois mois l'escadre se trouva en état d'appareiller.

En quittant ces parages, Anson se dirigea sur la ville de Payta, qu'il prit et livra au pillage. Le butin fut immense. Après cette expédition il remonta au nord et fit route vers Acapulco, espérant rencontrer le galion de ce port ou celui de Manille. Il fut trompé dans son attente, mais les riches prises qu'il fit dans cette croisière le dédommagèrent amplement.

Le scorbut vint de nouveau attaquer ses équipages, et l'intensité de cette maladie fut telle, qu'en moins de trois mois les deux tiers des marins qui les composaient en furent victimes. Anson alors se vit obligé de faire

passer sur *le Centurion*, qu'il montait, les hommes qui restaient encore à bord des trois autres vaisseaux, et de les couler. Il aborda à Tinian, une des îles Mariannes, et son premier soin fut de faire mettre à terre tous ceux de ses marins attaqués du scorbut. Le nombre en était si considérable qu'à peine resta-t-il à bord une cinquantaine d'hommes valides. *Le Centurion* était mouillé à l'entrée de la baie, lorsqu'un coup de vent qui s'éleva, l'ayant fait chasser sur ses ancres, le vaisseau fut entraîné dans la haute mer et disparut aux yeux du capitaine et d'une grande partie des officiers de l'état-major, qui se trouvaient à terre en ce moment.

Anson, calculant qu'avec le peu d'hommes qui étaient restés à bord il était presque impossible que *le Centurion* pût manœuvrer de manière à le rejoindre, se regarda comme abandonné dans l'île. Déjà il songeait à tirer parti d'un petit bâtiment qu'il y avait trouvé, lorsqu'on vint lui annoncer que *le Centurion* était en vue. Effectivement, une saute de vent avait permis à ce vaisseau de remettre le cap sur l'île, et après un mois d'absence il revenait au mouillage. Pendant ce temps l'équipage s'était rétabli; tout le monde se rembarqua, et Anson put s'éloigner des parages où il avait craint de rester plus longtemps.

En quittant Tinian *le Centurion* se rendit à Macao pour faire des vivres et de l'eau. Anson n'avait point renoncé au projet de s'emparer du galion d'Acapulco. Instruit de sa route, il établit sa croisière près du cap Spiritu-Santo, à l'embouchure de la rivière de ce nom. Il y était depuis un mois, lorsqu'enfin parut ce galion tant désiré. Le vaisseau espagnol était beaucoup plus fort que *le Centurion;* aussitôt qu'il l'aperçut, il arriva sur lui pour lui présenter le combat. Anson, qui s'y attendait,

manœuvra pour l'aborder, et il y réussit. En moins d'une heure le galion fut en son pouvoir. Sa cargaison, tant en marchandises qu'en espèces, pouvait être estimée à quatre cent mille livres; ce qui, joint aux prises faites précédemment sur les Espagnols, produisait une valeur d'environ un million sterling. Après cette capture Anson revint à Macao, où il vendit sa prise aux Portugais, et quittant enfin ces parages, où il avait éprouvé tant de fortunes diverses, il prit la route d'Europe par le cap de Bonne-Espérance, et mouilla à Spithead, au mois de juin de l'année 1744, après une absence de trois ans et neuf mois. Les richesses considérables qu'il rapportait furent partagées intégralement entre les officiers et les équipages de l'escadre, le gouvernement leur ayant fait un généreux abandon de la part qu'il avait droit d'y prétendre. Anson fut élevé au grade de contre-amiral.

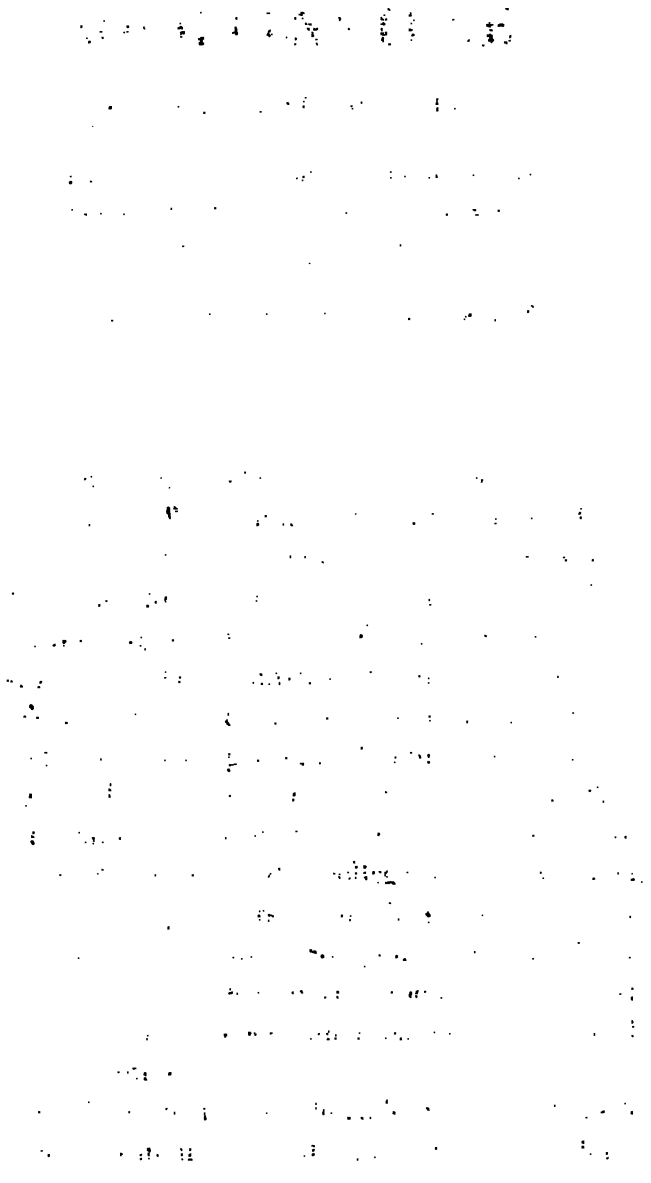
En 1747, commandant une escadre de dix-sept vaisseaux et se trouvant à quinze lieues nord du cap Finistère, il eut connaissance d'un convoi français escorté par six vaisseaux et six frégates. C'était une flotte d'environ vingt-cinq bâtiments de la compagnie des Indes, destinés pour Pondichéri. L'escorte était commandée par M. de la Jonquière. L'amiral Anson, aussitôt qu'il eut reconnu la force de cette escadre, fit le signal de l'attaquer et se dirigea lui-même sur le vaisseau commandant. Les Français firent la plus belle résistance, mais la supériorité du nombre décida la victoire en faveur de l'escadre anglaise. Tous furent pris successivement, toutefois après avoir été entièrement démâtés et coulant bas d'eau. Le convoi fut sauvé. Le grade de vice-amiral et la pairie furent pour Anson la récompense d'une victoire qui, malgré la disproportion des forces, avait été chèrement achetée par la valeur que les Français y avaient déployée. Aussi

un écrivain anglais, en parlant de ce combat, disait-il que « la grande supériorité des forces de l'amiral Anson « devait faire regarder sa victoire plutôt comme une fa- « veur de la fortune, que comme un véritable triomphe. »

Quatre ans après l'amiral Anson fut nommé premier lord de l'amirauté. Ce fut pendant l'exercice de ses fonctions que les Français, sous le commandement du maréchal de Richelieu, s'emparèrent de Minorque, et que le marquis de la Galissonnière battit l'amiral Byng. Les Anglais, humiliés d'avoir été vaincus sur mer, accusèrent les lords de l'amirauté de n'avoir point envoyé assez tôt une flotte au secours de cette île, et de ne l'avoir pas composée d'un plus grand nombre de vaisseaux. Une enquête parlementaire eut lieu à ce sujet, mais le ministère prouva qu'il avait fait en cette circonstance tout ce qui avait été possible. Cependant il fallait qu'une victime détournât le ressentiment de la nation justement indignée, et Byng fut sacrifié à ce qu'on appelle la raison d'état.

En 1758, l'amiral Anson, qui avait quitté le ministère deux ans auparavant, fut nommé au commandement de l'armée navale qui d'abord bloqua le port de Brest, protégea ensuite la descente que firent les Anglais à Saint-Malo et à Cherbourg, et eut le triste avantage de recueillir à bord de ses vaisseaux les débris de l'armée britannique, repoussée du sol français. Mais les fatigues de sa vie active et les chagrins de sa vie politique ayant altéré sa santé, il se vit contraint de prendre du repos. Il en jouissait depuis quelques années lorsqu'il mourut subitement, au mois de juin de l'année 1762, à l'âge de soixante-cinq ans.

BOUGAINVILLE.



BOUGAINVILLE

(LOUIS-ANTOINE, COMTE DE),

CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, DE L'ORDRE DES CINCINNATI,
GRAND OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR,
VICE-AMIRAL, SÉNATEUR.

Né à Paris le 11 novembre 1729, mort le 30 août 1811.

Navigateur célèbre, officier général de terre et de mer, associé libre de l'Académie des sciences et de la Société royale de Londres, membre de l'Institut de France, du bureau des longitudes et de l'Académie royale de marine, Bougainville ne dut qu'à lui-même ces titres divers; ils furent la récompense de longs travaux, d'actions d'éclat, et ils prouvent que celui qui sut les mériter n'était, en aucun genre, un homme ordinaire.

Bougainville était fils d'un notaire, échevin de Paris, et descendait d'une ancienne famille noble de Picardie. Il fit ses études dans un des colléges de l'université de Paris, et, dès les premiers temps de sa vie, il annonça ce qu'il devait être un jour. Son goût le portait de préférence vers l'étude des sciences exactes; il les cultivait avec passion, mais cependant sans négliger celle des langues anciennes.

A vingt-deux ans il quitta le collége. Sa famille le destinant au barreau, il se livra dès lors à l'étude des lois, et

l'année suivante il fut reçu avocat au parlement de Paris; mais en même temps, pour obéir à son penchant favori, il se fit inscrire aux mousquetaires noirs. Le hasard avait fait Bougainville voisin de Clairaut et de d'Alembert; il rechercha la société de ces deux géomètres, et sut si bien mettre à profit les connaissances qu'il avait acquises, et qu'il perfectionna dans leurs entretiens, qu'à peine âgé de vingt-cinq ans il publia la première partie de son *Traité du calcul intégral, pour servir de suite à l'Analyse des infiniment petits*, du marquis de l'Hôpital. Cet ouvrage fut le fondement de sa réputation comme savant.

En 1753, Bougainville débuta dans la carrière militaire en qualité d'aide-major dans le bataillon provincial de Picardie, et Chevert, qui commandait le camp de Sarrelouis, se l'attacha comme aide-de-camp. Nommé, en 1754, secrétaire d'ambassade à Londres, ce fut pendant son séjour dans cette capitale qu'il fut reçu membre de la Société royale; mais l'attaque du fort de Jumonville en Canada, et la prise des vaisseaux *l'Alcide* et *le Lys*, par les Anglais, en 1755, ayant forcé le duc de Mirepoix de quitter Londres sans prendre congé, Bougainville revint en France avec lui, et il rejoignit, comme aide-de-camp, avec le brevet de lieutenant de dragons, son ancien général, qui commandait un nouveau camp de manœuvres sous Metz.

En 1756, la guerre ayant été déclarée, il fut nommé capitaine de dragons et attaché comme aide-de-camp au marquis de Montcalm, qui se rendait en Canada. Toutefois, avant de quitter la France, il livra à l'impression la seconde partie de son *Traité du calcul intégral*[1].

(1) On sait que c'est dans ce traité que Lagrange et Laplace ont étudié

La division de vaisseaux et de frégates qui portait les troupes aux ordres du marquis de Montcalm appareilla de Brest au mois de mars 1756, et elle arriva dans le fleuve Saint-Laurent avant la débâcle des glaces. La campagne commença sur la frontière du lac Ontario, et, malgré l'infériorité des forces françaises, toutes leurs opérations furent couronnées du succès. Un détachement, dont Bougainville faisait partie, s'avança, par une marche pénible autant que hardie, sur les glaces et les neiges, et à travers de bois presque impénétrables, jusqu'au fond du lac Saint-Sacrement, et brûla une flottille anglaise sous le fort même qui la protégeait. La campagne de 1757 fut aussi heureuse que la précédente; Bougainville participa à une grande partie des opérations qui la signalèrent, et l'activité qu'il y déploya lui valut le grade de maréchal-des-logis du principal corps de l'armée.

Cependant les Anglais, résolus de venger les défaites successives qu'ils venaient d'éprouver, s'étaient réunis en force sur les bords du lac Saint-Sacrement. Le 5 juillet 1758, une armée de vingt-quatre mille hommes, commandée par le général Abercromby, et traînant à sa suite une nombreuse artillerie, se met en marche pour venir attaquer l'armée française, cantonnée à peu de distance des ruines du fort Georges. Montcalm, qui la commandait, n'avait en forces disponibles qu'environ cinq mille hommes. Hors d'état d'arrêter, avec si peu de troupes, la marche de l'armée ennemie, il fit sa retraite sur le fort de Ticonderago. L'état de ce poste ne permettait pas d'y soutenir un assaut, et Montcalm penchait pour

les éléments de ce calcul, et ces deux savants, eux-mêmes, ne dissimulaient point les obligations qu'ils avaient à Bougainville, sous ce rapport.

faire rentrer l'armée en Canada, lorsque Bougainville ouvrit l'avis d'attendre l'ennemi de pied ferme. En moins de vingt-quatre heures des retranchements formés de troncs d'arbres sont élevés, leurs branches aiguës forment des chevaux de frise, et les Français se retirent derrière ces travaux improvisés. Abercromby, croyant marcher à une victoire facile, se présente devant Ticonderago, et donne l'ordre d'attaquer ses lignes; mais il y éprouve la plus vigoureuse résistance. L'armée française repousse toutes ses attaques; son artillerie, servie avec précision et habileté, balaie les colonnes ennemies, et, prenant ensuite l'offensive, elle redouble son feu, les pousse, les harcelle, et force enfin les assaillants à se retirer après douze heures de combat, laissant près de six mille des leurs sur le champ de bataille. Bougainville, qui, par son hardi conseil, avait si puissamment contribué à ce succès, avait aussi déployé la plus brillante valeur dans ce combat inégal; un coup de feu l'atteignit à la tête à la fin de l'action.

Le marquis de Montcalm, sentant l'impossibilité de se maintenir en Canada, s'il ne recevait de prompts secours de France, y envoya son aide-de-camp pour les solliciter. Au moment où Bougainville arriva à Paris (janvier 1759), la France venait d'éprouver des revers, et il put pressentir le peu de succès de sa mission. Berryer, qui, de lieutenant de police, était devenu ministre de la marine, ne put pas comprendre de quelle importance était la conservation du Canada; et comme Bougainville insistait pour obtenir les secours, en hommes et en munitions, qu'il était venu réclamer: « Eh! mon« sieur, lui dit le ministre, s'occupe-t-on des écuries « quand le feu est à la maison? » En sorte que Bougainville ne put obtenir, *pour ces pauvres écuries*, que quatre

cents hommes de recrues et quelques munitions[1]. Toutefois Louis XV, pour le récompenser de sa belle conduite en Canada, le nomma colonel à la suite du régiment de Rouergue, et lui donna la croix de Saint-Louis, récompense qui ne s'accordait alors qu'à de longs services.

Ce fut avec le petit nombre d'hommes qu'il avait obtenu que Bougainville rejoignit son général à Montréal, au mois de mai 1759. Il trouva la colonie dans un état déplorable. Maîtres de tous les forts que les Français avaient élevés sur les lacs Champlain et Niagara, les Anglais s'emparèrent des deux rives du fleuve Saint-Laurent et débarquèrent sept mille hommes à peu de distance de Québec. Montcalm, hors d'état de se mesurer avec des forces aussi considérables, fit sa retraite sous les murs de cette ville et chargea Bougainville de la couvrir avec les grenadiers et les chasseurs de l'armée. Le nouveau colonel remplit cette tâche difficile avec son habileté et sa valeur accoutumées. On connaît l'issue de la bataille de Québec (15 septembre 1759), où les généraux Wolf et Montcalm trouvèrent une mort glorieuse. Cette action ne décida pas entièrement du sort de la colonie. Pendant une année entière les Français se maintinrent dans diverses positions; Bougainville, à la tête des grenadiers et des volontaires, remporta quelques avantages sur les Anglais; on tenta même de reprendre Québec; mais l'arrivée d'une escadre anglaise mit fin à cette lutte et une capitulation consomma la perte du Canada.

Bougainville revint en France au commencement de

(1) Mémoires inédits de Bougainville, communiqués par M. le capitaine de vaisseau baron de Bougainville, son fils, à l'auteur.

l'année 1761. Son premier soin fut de faire composer par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres une épitaphe à la mémoire du marquis de Montcalm, et il écrivit au ministre W. Pitt (depuis lord Chatam), pour le prier de la faire placer sur la tombe de ce général, aux Ursulines de Québec. La réponse du ministre fut on ne peut plus honorable pour Bougainville; mais on a lieu de croire que le marbre sur lequel il avait fait graver l'épitaphe n'a jamais reçu sa destination.

En 1762, Bougainville fut envoyé à l'armée d'Allemagne; il y servit quelque temps en qualité d'aide-de-camp de M. de Choiseul-Stainville, et il se distingua tellement que le roi, voulant le récompenser d'une manière toute particulière, lui fit don de deux pièces de canon de quatre, qu'il plaça dans sa terre de La Brosse, en Brie, d'où ils furent enlevés, lors de la révolution, par les habitants des bourgs voisins. Le reçu qu'ils en donnèrent est encore aujourd'hui entre les mains de l'aîné de ses fils.

La paix, qui succéda, en 1763, à sept années d'une guerre acharnée, priva Bougainville des moyens de se signaler; mais elle ne diminua en rien son infatigable activité. Pendant les diverses traversées qu'il avait faites de France en Canada, son extrême désir de s'instruire, joint aux connaissances qu'il possédait déjà, lui avait fait mettre à profit les loisirs de la navigation pour étudier l'art maritime, et ce peu de temps, bien employé, avait suffi pour l'y rendre habile.

L'heureuse position des îles Malouines, pour servir de relâche aux bâtiments qui vont dans la mer du Sud, et d'échelle pour la découverte des terres australes, avait frappé les navigateurs de toutes les nations. Au commencement de l'année 1763 le ministère français résolut

d'y former un établissement; Bougainville, ayant été informé de ce projet, proposa de le commencer à ses frais. Le roi lui donna son agrément, ainsi que l'autorisation d'échanger son titre de colonel contre le grade de capitaine de vaisseau.

Secondé par MM. d'Arboulin, son oncle, administrateur général des postes, et de Nerville, capitaine d'infanterie, son cousin-germain, Bougainville fait construire et armer à Saint-Malo les navires *l'Aigle*, de vingt canons, et *le Sphynx*, de douze, qu'il munit de tout ce qu'il croyait propre à son expédition, et sur lesquels il embarque plusieurs familles acadiennes, espèce d'hommes laborieuse et intelligente. L'expédition appareilla le 15 septembre 1763, et aborda aux Malouines le 3 février de l'année suivante. Elles étaient inhabitées. Une pêche abondante, des oiseaux qui se laissaient prendre à la main, assurèrent la subsistance des nouveaux colons; mais on y chercha vainement du bois, il ne s'y trouva que des roseaux et une grande quantité de tourbe.

L'emplacement d'un fort est tracé; on construit en terre des fortifications, et quatorze pièces de canon, débarquées des deux bâtiments, les mettent dans un état de défense respectable.

Ces premiers travaux terminés, Bougainville repasse en France, laissant à M. de Nerville le gouvernement de la colonie naissante. L'année suivante, il revient avec des provisions et de nouveaux habitants. Une excursion au détroit de Magellan lui procure des bois de construction et dix mille plants d'arbres de toute espèce. Une alliance est formée avec les Patagons, et bientôt le nombre des habitants se trouve porté de quatre-vingt à cent cinquante.

L'établissement des îles Malouines prenait chaque

année plus de consistance; mais ces progrès donnèrent de l'ombrage à l'Espagne, qui revendiqua cet archipel comme une dépendance du continent de l'Amérique méridionale. Cette réclamation donna lieu à de vifs débats entre les deux cours. Aussitôt que Bougainville en fut instruit, il se hâta de repasser en France pour y suivre de plus près des négociations dans lesquelles il avait un si grand intérêt. A son arrivée à Paris il apprend que le gouvernement a reconnu les droits de l'Espagne, et il reçoit l'ordre d'aller lui-même remettre les îles Malouines aux agents que cette puissance désigne pour en prendre possession. Comme dédommagement, il sollicite et obtient d'opérer son retour en traversant le grand Océan, qui offrait alors un champ si vaste aux découvertes.

Pour remplir cette mission, on lui donna le commandement de la frégate *la Boudeuse*, de vingt-six canons de douze, à laquelle devait se joindre la flûte *l'Étoile*, chargée de vivres. Il embarqua avec lui le naturaliste Commerson et l'astronome Véron, qu'il avait demandés pour essayer les nouvelles méthodes de longitude. Ce fut le 1er avril 1767 que Bougainville fit la remise des Malouines aux Espagnols [1].

Toutes ses pensées se tournèrent alors vers la nouvelle expédition qu'il allait entreprendre. La flûte *l'Étoile*, qui devait lui apporter des vivres, n'arrivant pas, il fut la chercher à Rio-Janeiro, et le 4 décembre suivant, il donnait avec ce bâtiment dans le détroit de Magellan pour pénétrer dans la mer Pacifique.

(1) Lorsque cet établissement fut livré aux Espagnols, les Français l'occupaient depuis trois ans. La totalité des frais qu'il avait occasionnés se montait à 603,000 livres. Cette somme fut intégralement payée aux propriétaires, partie à Paris, partie à Buénos-Ayres. (*Voyage de Bougainville autour du monde*, Ire partie.)

Le passage du détroit fut très pénible; des brumes épaisses, des vents impétueux arrêtèrent long-temps nos navigateurs. Bougainville lutta avec son intrépidité ordinaire contre ces obstacles, et l'on aura une idée des difficultés qu'il eut à vaincre, quand on saura qu'il employa cinquante-deux jours à franchir un passage que lui-même estime n'être que de cent trente-deux lieues. Parvenus hors du détroit, la navigation devient plus facile et plus fructueuse, les découvertes se multiplient; on en constate quelques-unes sur lesquelles les avis des navigateurs étaient partagés, et le chef de l'expédition marque de son cachet une partie de celles qu'il fait, par les dénominations des *quatre Facardins* et du *Boudoir*. Il aperçut cette dernière deux jours avant d'aborder à Taïti.

Les bornes de cet article ne nous permettent pas de suivre Bougainville dans son *Voyage autour du Monde*, et nous renvoyons le lecteur à la relation que lui-même en a publiée [1]. Cet ouvrage se distingue par l'intérêt et la fidélité des détails. Le style en est simple et plein de cette naïveté et de cet aimable enjouement qui ont fait à Bougainville des amis de tous ceux qui l'ont connu. La peinture qu'il y trace des mœurs et du caractère des habitants de l'île de Taïti, et surtout de la manière dont s'y exerce l'hospitalité, est empreinte d'un charme inexprimable, et plus d'un passage fait sourire le lecteur. Les cartes qui accompagnent ce voyage n'ont pas, il est vrai, l'exactitude et la perfection de celles qui ont été faites depuis; toutefois elles méritent des éloges, parce qu'elles

(1) La relation du *Voyage autour du Monde* a été publiée à Paris en 1771, 1 vol. in-4°; en 1772, 2 vol. in-8°, figures; elle eut un succès prodigieux et fut traduite en anglais par J.-R. Forster, Londres, 1772, in-4°; elle a aussi été traduite en allemand, Leipzig, 1772, petit in-8°.

sont ce qu'il était possible de faire de mieux avec les moyens que l'auteur avait à sa disposition. On ne doit point oublier surtout qu'à cette époque l'usage des observations des distances et des montres marines n'avait pas encore été introduit, et qu'on n'avait aucun moyen d'observer la longitude en mer. Le contre-amiral d'Entrecasteaux, dans son voyage à la recherche de la Pérouse, a visité plusieurs des lieux dont Bougainville a levé les cartes, et il rend souvent hommage à l'exactitude des positions et des latitudes qui y sont fixées.

Ce voyage, qui était le premier où les Français eussent fait le tour du monde, c'est-à-dire traversé les 360 degrés de longitude et tous les méridiens de la terre, plaça Bougainville au rang des grands navigateurs. Les soins qu'il prit de ses équipages prévinrent les maladies contagieuses, et il ne périt que sept hommes sur les deux bâtiments qui étaient sous ses ordres. Dans ses communications avec les sauvages il parvint facilement à se concilier leur amitié, et il usa des plus grands ménagements envers eux, lorsqu'il fut obligé de réprimer leurs excès. Trente ans après le passage de Bougainville à l'île Bourou, les Français de l'expédition de d'Entrecasteaux y retrouvèrent deux vieillards qui l'avaient connu, et qui versèrent des larmes d'attendrissement quand ils entendirent prononcer son nom.

Bougainville revint en Europe par Batavia, l'Ile-de-France, le cap de Bonne-Espérance, et il rentra à Saint-Malo le 16 mars 1769, après une navigation de deux ans et quatre mois. A son retour, la France étant en paix, il profita de ses loisirs pour s'occuper de la rédaction de son Voyage autour du Monde, qu'il livra à l'impression en 1771.

Au commencement de l'année suivante, son goût pour

la vie aventureuse s'étant réveillé, il forma le projet d'une expédition au pôle Nord, dans laquelle l'astronome Cassini devait l'accompagner. Lorsqu'il développa son projet à M. de Boynes, la chaleur qu'il y mit parut faire croire au ministre que c'était une faveur qu'il sollicitait. « *Monsieur*, lui dit vivement Bougainville, piqué de se voir aussi mal compris, *croyez-vous donc que ceci soit pour moi une abbaye*? » L'expédition n'eut point lieu. La société royale de Londres, informée qu'il y avait renoncé, lui fit demander ses plans; Bougainville les lui envoya, en indiquant, des deux routes qu'il avait tracées, celle qui lui paraissait devoir être préférée. Le capitaine Phipps (depuis lord Mulgrave), qui entreprit le voyage, suivit l'autre, et ne put aller au-delà du 80e degré.

La guerre qui éclata en 1778, entre la France et l'Angleterre, au sujet de l'indépendance américaine, vint arracher Bougainville au repos qu'il goûtait depuis plusieurs années. Appelé au commandement du *Bien-Aimé*, il fit avec ce vaisseau une campagne sous les ordres de Lamotte-Piquet. En 1779, il fut promu au grade de chef d'escadre et passa sur *le Languedoc* en qualité de capitaine de pavillon du comte d'Estaing. La même année il reçut le brevet de maréchal-de-camp. Il fit avec cet amiral les deux campagnes d'Amérique et des Antilles, et participa aux divers combats qu'il soutint contre les amiraux Howe et Hotham. A celui de la Grenade, contre l'amiral Byron, Bougainville commandait *le Guerrier*, et il s'y distingua par l'habileté de ses manœuvres.

Au combat de la Chesapeak (5 septembre 1781), Bougainville commandait, sur *l'Auguste*, l'avant-garde de l'armée navale aux ordres du comte de Grasse. La part qu'il prit à cette action, qui coûta aux Anglais le vaisseau *le Terrible*, fut si glorieuse, que l'amiral français

lui rendit, en présence des généraux Washington et Rochambeau, ce témoignage flatteur que c'était à lui qu'était dû le compliment de la victoire. L'année suivante il participa à la prise de Saint-Christophe. Les 25 et 26 janvier 1782, il combattit à la tête de l'avant-garde contre l'amiral Hood, lors des différentes actions qui eurent lieu dans la rade de la Basse-Terre et à l'île Saint-Christophe.

A la funeste bataille de la Dominique (12 avril 1782), où, par une série de circonstances malheureuses, la valeur française fut obligée de céder à des forces supérieures, le vaisseau *l'Auguste*, que montait Bougainville, prit à l'action toute la part qui dépendait de lui, et, par une manœuvre que l'ennemi lui-même ne put s'empêcher d'admirer, il couvrit de son feu *le Northumberland*, qui, aux prises avec plusieurs vaisseaux anglais et ayant perdu tout son état-major, courait le plus imminent danger. Quoique *l'Auguste* fût l'un des plus maltraités de la flotte française, Bougainville ne quitta le champ de bataille qu'après être parvenu à rallier huit vaisseaux, qu'il conduisit à Saint-Eustache, d'où, après avoir réparé les avaries les plus majeures, il gagna avec eux le rendez-vous général, au cap Français.

La paix de 1783, qui assura la liberté de l'Amérique, lui rendit des loisirs qui ranimèrent son goût pour les sciences. L'Académie s'empressa de l'admettre au nombre de ses membres.

En 1790, des troubles s'étant manifestés dans l'armée navale de Brest, aux ordres de M. d'Albert de Rioms, personne ne parut plus propre que Bougainville à les apaiser. Il fut nommé vice-amiral et chargé du commandement de cette armée; mais les esprits étaient trop égarés, l'insubordination avait déjà fait trop de progrès

pour que les marins pussent être ramenés dans le devoir. Cependant Bougainville lutta pendant quelque temps contre la révolte; voyant enfin ses efforts inutiles, il se retira du service. Toutefois, il n'abandonna point la cause du malheur, et, dans les circonstances les plus orageuses de la révolution, il donna à son souverain des témoignages de la plus courageuse affection.

Lorsque l'Institut remplaça toutes les académies, Bougainville en fut nommé membre, à la section de géographie et de navigation. Il fit ensuite partie des savants qui composaient le bureau des longitudes. A son avénement au trône, Napoléon, désireux de s'environner de toutes les illustrations, nomma Bougainville membre du sénat, et le fit grand-officier de la Légion-d'Honneur, lors de la création de cet ordre.

Comblé d'honneurs et de dignités, fruits de ses longs et honorables travaux, exempt des infirmités partage ordinaire de la vieillesse, et conservant, à l'âge de quatre-vingt-deux ans, toute l'étendue de ses facultés, sa famille et ses amis pouvaient espérer de le conserver encore long-temps, lorsque la mort vint le leur enlever le 31 août 1811, après dix jours d'une maladie aiguë, qui lui laissa cependant toute sa connaissance et sa vivacité d'esprit.

Marié à mademoiselle de Montendre, fille d'un capitaine de vaisseau, et l'une des plus belles personnes de son temps, Bougainville a laissé trois fils, qui tous ont honorablement servi leur pays, dans différentes armes. L'aîné, actuellement capitaine de vaisseau, a marché sur les traces de son père, dans le voyage autour du monde que la frégate *la Thétis* et la corvette *l'Espérance* ont exécuté sous ses ordres, pendant les années 1824, 1825 et 1826. Le baron de Bougainville, par une heureuse

inspiration, a élevé aux rives de *Botany-Bay*, sur l'emplacement même du camp de La Pérouse, le premier monument consacré aux mânes de cet illustre navigateur.

JEAN-BAPT.

BART

(JEAN),

[illegible] D'ESCADRE, CHEVALIER DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS,

[illegible] Dunkerque le 20 octobre 1650, mort dans la même ville le 17 avril 1702.

[illegible] famille de Jean-Bart était originaire de Dieppe, en [illegible]andie. Deux frères de cette famille quittèrent leur [illegible] l'un passa en Allemagne, et parvint, par son mé[illegible] la dignité de grand-maître de l'ordre Teutonique; [illegible], nommé Corneille Bart, vint s'établir à Dunker[illegible] se voua à la marine et commanda des corsaires [illegible], nommé aussi Corneille, exerça la même profes[illegible] Il mourut à la suite de blessures reçues dans un [illegible], laissant deux enfants en bas âge, Jean et Gas[illegible] Jean était l'aîné; on s'accoutuma à l'appeler Jean-[illegible] ces deux noms devinrent par la suite un nom [illegible] en sorte qu'aujourd'hui on ne désigne ce célèbre [illegible] sous le nom de Jean-Bart.

[illegible] des noms aux auteurs qui [illegible] sur Jean-Bart ont [illegible] son nom avec un *h* à la fin, [illegible] été gravé ainsi [illegible] portraits, mais les lettres [illegible] marin, [illegible] divers [illegible] de sa famille [illegible]

BART

(JEAN),

CHEF D'ESCADRE, CHEVALIER DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS,

Né à Dunkerque le 20 octobre 1650, mort dans la même ville le 17 avril 1702.

La famille de Jean-Bart était originaire de Dieppe, en Normandie. Deux frères de cette famille quittèrent leur pays; l'un passa en Allemagne, et parvint, par son mérite, à la dignité de grand-maître de l'ordre Teutonique; l'autre, nommé Corneille Bart, vint s'établir à Dunkerque, se voua à la marine et commanda des corsaires. Son fils, nommé aussi Corneille, exerça la même profession. Il mourut à la suite de blessures reçues dans un combat, laissant deux enfants en bas âge, Jean et Gaspard. Jean était l'aîné; on s'accoutuma à l'appeler Jean-Bart, et ces deux noms devinrent par la suite un nom propre, en sorte qu'aujourd'hui on ne désigne ce célèbre marin que sous le nom de Jean-Bart[1].

(1) Plusieurs des nombreux auteurs qui ont écrit sur Jean-Bart ont orthographié son nom avec un *h* à la fin; il a même été gravé ainsi au bas de plusieurs portraits; mais les lettres autographes de ce marin, ainsi que celles des divers membres de sa famille, que nous avons eues sous les

le Swanembourg; seize des bâtiments qu'elle conduisait en Angleterre tombèrent au pouvoir de Jean-Bart, qui rentra en triomphe, avec ses prises, à Dunkerque, un mois après en être sorti.

La Palme, ayant réparé les avaries qu'elle avait éprouvées dans ce combat, sortit du port au mois de septembre suivant. Jean-Bart avait à peine perdu la terre de vue, lorsqu'il rencontra le vaisseau hollandais *le Neptune,* de trente-six canons. Il employa contre lui sa manœuvre ordinaire; il l'aborda et parvint à s'en emparer, toutefois après une vive résistance de sa part. Louis XIV, à qui on rendit compte de ce nouveau trait d'audace et de bravoure de Jean-Bart, lui envoya une médaille et une chaîne d'or.

En 1678, montant *le Dauphin,* de quatorze canons, il est rencontré sur les côtes du Texel par le vaisseau de guerre hollandais *le Schedain,* de trente-six canons. Cette fois ce ne fut pas Jean-Bart qui prit l'initiative; ce vaisseau, comptant sur sa supériorité, attaque *le Dauphin* avec le feu le plus vif. Jean-Bart ne riposte point, mais il accoste le plus près possible le vaisseau ennemi, et aussitôt, lui jetant ses grappins, il saute à l'abordage, tue tout ce qui lui résiste, et en moins d'une demi-heure se trouve maître de ce bâtiment, d'une force triple du sien. Il reçut plusieurs blessures dans ce combat. Avant de rentrer dans le port, il s'empara de trois corsaires d'Ostende, et coula bas, fit échouer, ou brûla une grande quantité de bâtiments hollandais et espagnols.

La paix vint interrompre les exploits de Jean-Bart; mais sa réputation de bravoure et d'intrépidité étant parvenue à la cour, le roi résolut de l'attacher à son service et le nomma lieutenant de vaisseau. Quelques mois après on lui donna le commandement de *la Vipère,*

corvette de quatorze canons, et il fut chargé de croiser contre les corsaires de Salé. Il s'acquitta de cette mission avec le plus grand succès, reprit plusieurs bâtiments qu'ils avaient capturés, et s'empara d'une de leurs corvettes, armée de seize canons et ayant cent cinquante hommes d'équipage. Les Saletins, humiliés et punis, ne troublèrent plus le commerce français et demandèrent la paix.

Lorsqu'en 1683 la guerre éclata entre la France et l'Espagne, Jean-Bart, qui se trouvait alors à Toulon, prit le commandement de la corvette *la Serpente*, avec laquelle il fit une campagne dans la Méditerranée. A son retour, il passa sur le vaisseau *le Modéré*, qui faisait partie de l'armée navale destinée à attaquer celle des Espagnols dans la baie de Cadix. Dans le combat qui eut lieu entre ces deux armées et qui coûta aux Espagnols la perte de deux vaisseaux, Jean-Bart fit des prodiges de valeur et fut grièvement blessé à la cuisse.

En 1688, Jean-Bart, commandant la frégate *la Railleuse*, sortit de Dunkerque avec le comte de Forbin, qui montait une corvette de seize canons, escortant un convoi destiné pour Brest. Chemin faisant ils rencontrèrent un corsaire hollandais de quatorze canons, dont ils s'emparèrent après un combat très vif, dans lequel ce bâtiment perdit plus de la moitié de son équipage.

Quelques mois après (1689) Jean-Bart et Forbin furent chargés d'escorter un nouveau convoi qui devait se rendre du Havre à Brest. A la hauteur de l'île de Wight, ils eurent connaissance de deux vaisseaux anglais de cinquante canons chacun, qui leur donnèrent la chasse. Bientôt ils se trouvèrent bord à bord et le combat s'engagea. La partie n'était pas égale; mais, l'audace suppléant à la force, la frégate et la corvette françaises

tentèrent d'aborder l'un des deux vaisseaux. Cette manœuvre n'ayant pas réussi, ils se virent accablés par le feu de leurs deux adversaires. L'action durait depuis plusieurs heures, Jean-Bart et Forbin étaient blessés et ils avaient perdu plus de la moitié de leurs équipages, lorsque enfin, cédant à la force, ils se virent obligés d'amener. Pendant ce temps le convoi, faisant route, parvint à se mettre en sûreté. Ils furent tous deux conduits à Plimouth, d'où ils ne tardèrent pas à s'échapper. A leur retour, le roi les éleva au grade de capitaine de vaisseau et leur accorda une gratification de douze cents francs pour les indemniser des pertes qu'ils avaient éprouvées.

Au mois de mars de l'année 1691, Jean-Bart et Forbin, qu'on ne séparait plus lorsqu'il s'agissait d'opérations hardies, sortirent de Dunkerque à la tête d'une division de six frégates. Jean-Bart montait *l'Alcyon*, de quarante canons. A la faveur d'une brume épaisse, ils passèrent au milieu de l'escadre anglaise qui les bloquait, et le lendemain ils rencontrèrent six bâtiments de guerre escortant un convoi destiné pour la Moscovie[1]. Jean-Bart aborda celui qui paraissait être le commandant, et les cinq autres furent pris par les frégates de sa division. Peu de jours après, ils tombèrent au milieu de la flotte des pêcheurs de harengs, protégée par deux vaisseaux hollandais. Jean-Bart et Forbin les combattirent et s'en emparèrent; les bateaux furent coulés ou brûlés et les équipages débarqués à la côte d'Angleterre. De là, ils firent voile pour les côtes d'Ecosse, où ils opérèrent une descente et incendièrent le château et le village de Wradington. Avant de quitter ces parages, ils détruisirent

(1) C'est ainsi qu'on désignait alors la Russie.

encore quelques bâtiments pêcheurs, ainsi qu'une frégate hollandaise de trente-six canons, que Jean-Bart avait abordée.

A la fin de 1692, étant sorti de Dunkerque avec trois frégates pour faire une croisière dans les mers du nord, il rencontre un convoi hollandais escorté par trois bâtiments de guerre. Suivant sa coutume, Jean-Bart attaque le bâtiment commandant, le prend, met les deux autres en fuite, et s'empare de seize navires chargés de blé, seigle, orge, goudron et autres marchandises, et avec lesquels il rentre au port.

En 1693, Jean-Bart commandait le vaisseau *le Glorieux*, de soixante-six, faisant partie de l'armée navale aux ordres du maréchal Tourville. Cette armée, qui était chargée d'intercepter un convoi de bâtiments anglais et hollandais destinés pour Cadix, l'Italie et Smyrne, sortit de Brest à la fin de mai. Jean-Bart, s'étant trouvé séparé de la flotte, rencontra, à la hauteur du cap Faro, six bâtiments de la Compagnie hollandaise, faisant route pour Messine. Ils étaient tous armés, mais il n'hésita point à les attaquer, et en peu d'heures il les réduisit à se jeter à la côte, où ils s'incendièrent. Après avoir désarmé son vaisseau à Toulon, Jean-Bart revint à Dunkerque.

Il y était depuis peu de temps, lorsqu'il reçut l'ordre d'armer six frégates et deux flûtes, et de se rendre en Danemarck pour en ramener un convoi de cent trente bâtiments chargés de grains. Cette mission était d'autant plus importante, qu'on éprouvait alors en France une grande disette. Jean-Bart appareilla de Dunkerque à la fin du mois de juin 1694. Arrivé à environ quinze lieues du Texel, il eut connaissance de huit bâtiments de guerre hollandais et d'un grand nombre de navires marchands.

C'était le convoi qu'allait chercher Jean-Bart, lequel, ayant été capturé par l'escadre hollandaise, faisait route pour le Texel. Alors il appelle à son bord les commandants des frégates sous ses ordres, et après leur avoir fait connaître ses intentions ainsi que la nécessité de reprendre ce convoi : « Je vais, leur dit-il, attaquer et « prendre l'amiral, chargez-vous des autres. » En effet, il se dirige sur le vaisseau de cinquante-quatre que montait le contre-amiral Hides de Vries. Arrivé à la portée du canon, celui-ci lui envoie sa volée. Jean-Bart ne riposte qu'à bout portant et saute aussitôt à l'abordage. En moins d'une demi-heure ce vaisseau était en son pouvoir. Deux des convoyeurs furent enlevés de la même manière par ses frégates, les cinq autres prirent la fuite. Il rallia ensuite les navires qui faisaient partie du convoi, et il gagna avec eux les ports de Dieppe, le Havre et Dunkerque, où il entra lui-même amenant les trois bâtiments de guerre hollandais capturés. Le roi, pour récompenser Jean-Bart de cette action, lui accorda des lettres de noblesse et lui permit de placer une fleur-de-lis d'or dans l'écusson de ses armes [1]. Son fils, qui s'était particulièrement distingué dans cette affaire, fut nommé enseigne de vaisseau.

Jean-Bart jouissait depuis plusieurs mois, au sein de sa famille, d'un repos que le soin de sa santé avait rendu nécessaire, lorsqu'au mois d'août 1695 on vit paraître devant Dunkerque une flotte d'environ cent douze bâtiments anglais et hollandais, et composée de vaisseaux, frégates et galiotes à bombes. Elle mouilla d'abord entre

(1) Une médaille fut frappée à cette occasion. On y voyait la proue d'un vaisseau, et sur le rivage Cérès tenant des épis de blé. La légende portait ces mots : *Annona augusta ;* et l'exergue : *Fugatis aut captis. Batavorum navibus* M. DCXCIV.

les bancs; mais, s'étant ensuite rapprochée du port, elle commença un bombardement vigoureux. Les Dunkerquois, ayant Jean-Bart à leur tête, soutinrent si vaillamment cette attaque, que l'armée combinée après avoir jeté environ douze cents bombes dans la ville, se vit obligée de se retirer sans avoir osé rien entreprendre contre le port.

Lorsqu'en 1696 Louis XIV tenta une seconde fois de rétablir Jacques II sur le trône d'Angleterre, on avait ordonné dans tous les ports des armements que les circonstances rendirent inutiles. Dans ce nombre étaient huit frégates sous le commandement de Jean-Bart. Apprenant que l'expédition à laquelle elles étaient destinées n'aurait pas lieu, il sollicita et obtint la permission d'utiliser l'armement de ces frégates en faisant avec elles une croisière dans les mers du Nord. Quoique bloqué par une escadre anglaise, Jean-Bart parvint à sortir du port le 17 mai. Il était à la mer depuis un mois, lorsque, le 18 juin, au lever du soleil, il eut connaissance d'un convoi hollandais d'environ cent dix bâtiments escorté par cinq frégates. Cette fois l'avantage du nombre était de son côté, il en profita. Après une heure d'un combat assez vif, les cinq frégates avaient amené leur pavillon, et cinquante des bâtiments du convoi étaient en son pouvoir. Il se disposait à faire route pour rentrer au port, lorsqu'on lui signala treize bâtiments de guerre. C'était une escadre hollandaise à environ trois lieues sous le vent. Il se décida alors à brûler une partie de ses prises, et, mettant les autres sous l'escorte d'une de ses frégates, il lui donna l'ordre de les conduire à Dunkerque. Il détruisit aussi quatre des frégates dont il s'était emparé, et, ayant mis à bord de la dernière tous les équipages des navires coulés ou brûlés, il la laissa libre de sa route.

Quant à lui, il manœuvra si habilement, qu'il parvint à soustraire sa division à la poursuite de l'escadre hollandaise qui le chassa pendant plusieurs jours.

Au mois d'avril 1697, Jean-Bart fut nommé chef d'escadre. Louis XIV voulut lui annoncer lui-même cet avancement. « Vous avez bien fait, sire! » Tel fut le remerciement que fit Jean-Bart au roi. Les courtisans rirent aux éclats de cette réponse qui, selon eux, exprimait une excessive vanité. « Vous n'avez pas compris « Jean-Bart, leur dit le roi; sa réponse est d'un homme « qui sent ce qu'il vaut et qui compte m'en donner de « nouvelles preuves. » En effet, la confiance du monarque ne fut point trompée.

Quelques mois après, Jean-Bart reçut l'ordre d'armer à Dunkerque sept frégates destinées à conduire à Dantzick le prince de Conti (François-Louis de Bourbon) qui avait été élu roi de Pologne après la mort de Jean Sobieski. L'électeur de Saxe, Frédéric-Auguste, son compétiteur, l'ayant emporté sur lui, le prince se rembarqua sur la frégate de Jean-Bart qui le ramena en France au mois de décembre suivant.

Ce fut par cette campagne que Jean-Bart termina sa carrière maritime, qui n'avait été qu'une longue suite d'exploits glorieux. La paix de Riswick (1697), en mettant fin à la guerre qui désolait l'Europe, lui procura quelque repos; mais, en 1702, les hostilités ayant recommencé au sujet de la succession au trône d'Espagne, Jean-Bart reçut l'ordre d'armer tous les bâtiments de guerre qui se trouvaient à Dunkerque, et d'en prendre le commandement. Le zèle et l'activité qu'il déploya dans cet armement lui occasionnèrent une pleurésie dont il mourut, le 17 avril de la même année, à l'âge de cinquante-deux ans. Louis XIV exprima ses regrets de la

perte prématurée de ce marin célèbre, et, en récompense de ses services éminents, il accorda à sa femme et à ses enfants une pension de deux mille livres.

L'un des fils de Jean-Bart (François) marcha glorieusement sur les traces de son père; il servit dans la marine depuis 1688 jusqu'en 1744, et, dans cette période de temps, il participa à dix-neuf combats, dont onze avec son père. Il est mort vice-amiral et grand'croix de l'ordre de Saint-Louis. Le fils de ce dernier (Philippe-François) est mort en 1784, sans postérité. Ses services distingués l'avaient fait élever au grade de chef d'escadre, et il avait été pendant plusieurs années gouverneur de Saint-Domingue et des Iles-Sous-le-Vent.

On ne s'attend sans doute pas à retrouver ici les anecdotes absurdes qui ont été mises sur le compte de Jean-Bart; la plupart de ses biographes semblent s'être plus à le représenter comme un homme bizarre, singulier, ennemi des bienséances, ignorant des usages et des coutumes de la bonne société. Quoique depuis son enfance la mer eût été son seul élément, il y vivait avec des hommes dont plusieurs avaient reçu une éducation soignée. Il descendait quelquefois à terre, où, admis dans la haute société de cette époque, les exemples suffisaient pour l'instruire de la conduite qu'il y devait tenir.

A la vérité, ennemi de la contrainte, il crut parfois devoir se servir du bon sens énergique et ferme dont l'avait doué la nature, pour fronder les manières affectées et les fausses délicatesses des courtisans; mais de cette simplicité originale à la grossièreté il y a loin encore, et Jean-Bart n'était pas homme à franchir ce pas.

Nous ne croyons pouvoir mieux terminer cette notice, que par le portrait qu'a tracé de lui M. Fauconnier, son compatriote.

« Jean-Bart avait la taille au-dessus de la médiocre, « le corps bien fait, le tempérament robuste et capable « de résister aux fatigues de la mer. Il avait les traits « bien formés, les yeux bruns, le teint beau, les cheveux « noirs, la physionomie heureuse et tout-à-fait reve- « nante; il avait beaucoup de bon sens, l'esprit net et « solide, une valeur ferme et toujours égale; il était « sobre, vigilant, intrépide, aussi prompt à prendre son « parti que de sang-froid à donner ses ordres dans le « combat. On l'a toujours vu avec cette présence d'es- « prit si rare et si nécessaire en de semblables occasions. « Il savait parfaitement bien son métier, et il l'a toujours « fait avec tant d'approbation et de gloire qu'il n'a dû « son élévation qu'à sa capacité et à sa valeur. Il y a « joint un désintéressement si grand qu'il n'a laissé « d'autre fortune à ses enfants que les bienfaits qu'il « avait reçus du roi. » (*Description historique de Dunkerque.*)

COSMAO-KERJULIEN

(JULIEN-MARIE),

BARON DE L'EMPIRE, CONTRE-AMIRAL, PAIR DE FRANCE,
LIEUTENANT DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

né à Châteaulin (Finistère) le 29 novembre 1761, mort à Brest le 17 février 1825.

Cosmao était fils d'un notaire royal de la petite ville de Châteaulin; une constitution forte, un tempérament robuste, un caractère franc et déterminé, tels étaient les dons que la nature lui avait départis, et c'eût été dommage de les enfouir dans la poussière d'une étude. Dominé par un goût invincible pour la marine, à peine avait-il atteint sa quinzième année que, sans consulter ses parents, il se rendit de Châteaulin à Brest. Son frère aîné, Cosmao-Dumanoir, était alors attaché au comte d'Hector en qualité de secrétaire de ses commandements, et ce fut par sa recommandation qu'il fut admis dans la marine comme volontaire et embarqué en cette qualité sur la frégate *l'Aigrette*, avec laquelle il fit une campagne d'un an aux Antilles. A son retour, il passa sur l'[illegible]. Cette frégate, qui avait mission de croiser sur les côtes de l'Océan, soutint devant Bordeaux un combat de deux heures contre une frégate anglaise de [illegible] rang, qu'elle força de l'abandonner. Quelque [illegible] après elle

COSMAO-KERJULIEN

(JULIEN-MARIE),

BARON DE L'EMPIRE, CONTRE-AMIRAL, PAIR DE FRANCE,
COMMANDANT DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Châteaulin (Finistère) le 29 novembre 1761, mort à Brest le 17 février 1825.

Cosmao était fils d'un notaire royal de la petite ville de Châteaulin; une constitution forte, un tempérament robuste, un caractère franc et déterminé, tels étaient les dons que la nature lui avait départis, et c'eût été dommage de les enfouir dans la poussière d'une étude. Dominé par un goût invincible pour la marine, à peine avait-il atteint sa quinzième année que, sans consulter ses parents, il se rendit de Châteaulin à Brest. Son frère aîné, Cosmao-Dumanoir, était alors attaché au comte d'Hector en qualité de secrétaire de ses commandements, et ce fut par sa recommandation qu'il fut admis dans la marine comme volontaire et embarqué en cette qualité sur la frégate *l'Aigrette,* avec laquelle il fit une campagne d'un an aux Antilles. A son retour, il passa sur *l'Oiseau.* Cette frégate, qui avait mission de croiser sur les côtes de l'Océan, soutint devant Bordeaux un combat de deux heures contre une frégate anglaise de premier rang, qu'elle força de l'abandonner. Quelques mois après elle

rencontra, dans l'ouest de Belle-Ile, un corsaire anglais de vingt-quatre canons de douze, dont elle s'empara après une heure et demie d'un engagement très vif. Ces divers combats, dans lesquels notre jeune élève fit preuve du plus grand sang-froid, n'étaient que le prélude de ceux qu'il allait avoir à soutenir.

Au mois de janvier 1779, il s'embarqua sur *l'Hirondelle,* brick de vingt canons. Le 6 septembre suivant, ce bâtiment fut attaqué par deux corsaires anglais, l'un de quatorze canons et l'autre de douze. La résistance qu'il leur opposa, pendant les trois heures que dura cet engagement, fut si opiniâtre, qu'ils se virent contraints de prendre la fuite après avoir été très maltraités. Quinze jours après, il eut un autre combat à soutenir contre un corsaire de seize canons, qu'il força de se jeter à la côte à l'entrée de la rivière de Surinam. Le 10 juillet de l'année suivante, *l'Hirondelle,* de concert avec la corvette *le Lively,* s'empara de deux bâtiments de la Compagnie des Indes, richement chargés, avec lesquels ils firent route pour les ports de France; mais, arrivés à l'attérage, ils tombèrent, de nuit, au milieu d'une escadre anglaise, et *l'Hirondelle* ne dut son salut qu'à la supériorité de sa marche.

Nommé lieutenant de frégate au mois de novembre 1781, Cosmao s'embarqua successivement sur les vaisseaux *le Pégase* et *le Protecteur,* avec lesquels il fit diverses croisières, très fructueuses, dans l'Océan. Le zèle et l'activité qu'il déploya dans ces campagnes ayant été signalés au ministre, on lui donna, en 1783, le commandement de la flûte *la Fidèle,* destinée à porter des vivres aux bâtiments de la station de Terre-Neuve. Assailli au retour par une tempête des plus violentes, qui le démâta complètement, il sut, par d'habiles ma-

nœuvres, préserver son bâtiment d'une perte presque certaine.

En 1786, Cosmao fut nommé sous-lieutenant de vaisseau. La réputation d'excellent marin qu'il s'était acquise, le faisait rechercher par tous les officiers supérieurs, et ce fut ainsi qu'il passa successivement sur *la Lourde*, *la Vigilante* et *la Dorade*. Il fit sur ces bâtiments diverses campagnes dans les mers du Nord et aux Iles-du-Vent, jusqu'en 1787, époque à laquelle il obtint d'abord le commandement du *Vanneau*, et environ deux mois après celui de la gabare *la Boulonnaise*, qu'il conserva pendant plus de deux ans.

Promu au grade de lieutenant de vaisseau au mois de mai 1792, il prit le commandement du *Brave*. Nommé capitaine de vaisseau l'année suivante, il passa à celui de la frégate *la Syrène*, sur laquelle il fit une campagne d'environ un an dans la Méditerranée. Après avoir successivement commandé, de 1793 à 1795, les vaisseaux *le Centaure*, *le Commerce de Marseille* et *le Duguay-Trouin*, Cosmao prit le commandement du *Tonnant*, qui faisait partie d'une division de sept vaisseaux aux ordres du vice-amiral Martin. Sortie de Toulon pour aller croiser dans la Méditerranée, cette division fut rencontrée sous le cap Nollis, le 12 mars 1795, par une armée anglaise forte de douze vaisseaux. Dans le combat qui s'engagea, *le Tonnant* soutint, lui quatrième, pendant trois heures et demie, tout le feu de l'armée ennemie. Deux vaisseaux français furent pris, mais le lendemain les cinq autres s'emparèrent du *Berwick*, de soixante-quatorze canons, et de la frégate *l'Alceste*, de quarante canons. Ce fut *le Tonnant* qui combattit et amarina cette dernière. Au mois de juillet suivant, il soutint seul un combat de deux heures contre deux

vaisseaux anglais qui voulaient s'opposer à son entrée dans le golfe de Fréjus. Le grade de chef de division fut la récompense de ces deux faits d'armes.

Toujours actif, toujours infatigable, Cosmao ne quittait le commandement d'un vaisseau que pour en prendre un autre, et c'est ainsi que, de 1797 à 1805, il commanda successivement, et sans interruption aucune, *le J.-J. Rousseau, le Tyrannicide, le Jemmapes, l'Océan, l'Alliance* et *le Mont-Blanc,* avec lesquels il fit diverses campagnes dans la Méditerranée, l'Océan et les colonies. Pendant le séjour qu'il fit à Saint-Domingue, il commanda plusieurs stations, et participa avec son vaisseau aux engagements qui eurent lieu sur les points occupés par les nègres révoltés.

Cosmao montait le vaisseau *le Pluton* dans l'escadre aux ordres de l'amiral Villeneuve. Appareillée de Toulon le 30 mars 1805, cette escadre arriva le 9 avril suivant devant Cadix, où elle fut ralliée par un vaisseau français et une partie des forces espagnoles, commandées par l'amiral Gravina, ce qui la porta à quatorze vaisseaux, six frégates et quatre bâtiments légers. Ainsi renforcée elle se dirigea sur les Antilles, et elle mouilla le 13 mai dans la rade du Fort-Royal, à la Martinique.

Avant l'arrivée de l'armée combinée, l'amiral Villaret, capitaine général de cette île, avait essayé plusieurs fois de s'emparer du Diamant; mais n'ayant à sa disposition que des chaloupes à qui la force des courants ne permettait pas d'aborder ce rocher, il avait dû renoncer à ce genre d'attaque. Persuadé que cette entreprise réussirait si elle était tentée par des bâtiments de guerre, il fit part de ce projet à l'amiral Villeneuve, qui consentit à détacher de son armée ceux nécessaires à cette expédition.

Une division composée des vaisseaux *le Pluton* et *le*

Berwick, de la frégate *la Syrène* et de trois corvettes, fut mise sous le commandement de Cosmao, à qui le capitaine général Villaret donna ses instructions pour l'attaque du Diamant.

Ce rocher inhabité est situé au sud-ouest de l'île de la Martinique, à peu de distance du Fort-Royal. Il avait paru aux Anglais un poste important, et ils avaient ajouté, par les ressources de l'art, à ce que la nature avait fait pour rendre cette position en quelque sorte inexpugnable [1]. Point de ralliement des croiseurs anglais, ils se trouvaient de là à portée d'inquiéter le cabotage et les communications sous le vent de l'île, non-seulement avec de petits bâtiments, mais encore avec des péniches armées.

La division, à bord de laquelle on avait embarqué environ deux cents hommes de troupes, appareilla de la rade du Fort-Royal le 29 mai au soir. Le 30, les vaisseaux ayant fait taire les batteries qui défendaient le seul point de débarquement, les chaloupes et canots, chargés de soldats et de marins, quittèrent les bâtiments, et malgré le feu des batteries élevées, la fusillade des Anglais dans les crevasses du rocher, le débarquement s'effectua sous les ordres du colonel Boyer, chef d'état-major du capitaine général, chargé de diriger l'attaque.

Les bornes de cette notice ne nous permettent pas d'entrer dans le détail des opérations qui eurent lieu pour cette attaque; nous dirons seulement que le quatrième jour après le débarquement, le 2 juin 1805, les Anglais se virent obligés de capituler. Le Diamant fut

(1) Le Diamant était porté sur les listes de la marine anglaise sous la dénomination de corvette; il était armé de quatre canons de vingt-quatre, deux de dix-huit, et une caronade de trente-deux; il avait une garnison de deux cents soldats et marins, sous le commandement d'un capitaine.

remis aux Français, et la garnison anglaise conduite à la Grenade pour être échangée.

Le 4 juin *le Pluton* et les autres bâtiments aux ordres du chef de division Cosmao rentrèrent au Fort-Royal, et le capitaine général Villaret, ainsi que l'amiral Villeneuve, s'empressèrent d'adresser à cet officier supérieur, ainsi qu'aux officiers, soldats et marins français et espagnols, qui avaient si vaillamment contribué au succès de cette expédition, les éloges dus à leur brillant courage. En effet, la prise du Diamant peut être mise au rang des plus beaux faits d'armes de la bravoure française.

Au mois de juillet suivant, l'armée combinée française et espagnole, étant rentrée dans les mers d'Europe, faisait route pour le Ferrol, lorsque le 22, par la latitude du cap Finistère, elle eut connaissance de l'armée anglaise, commandée par l'amiral sir Robert Calder. Dans le combat qui s'engagea entre ces deux armées, Cosmao qui, sur *le Pluton*, de soixante-quatorze, conduisait la tête de la ligne française, s'aperçut que le vaisseau espagnol *le Firme*, serre-file des vaisseaux de sa nation, démâté de plusieurs de ses mâts, dérivait dans la ligne anglaise. Ne consultant alors que son courage, il quitte son poste pour secourir ce vaisseau et vient se placer entre les Anglais et lui. Cette belle et audacieuse manœuvre aurait eu tout le succès qu'en attendait Cosmao, si les vaisseaux placés derrière *le Pluton* eussent pu l'imiter; mais la brume et la fumée les en empêchèrent, et, se trouvant seul pour combattre plusieurs vaisseaux ennemis, il se vit forcé d'aller reprendre son poste dans la ligne française. *Le Firme* tomba au pouvoir des Anglais.

Pendant que Cosmao se dévouait ainsi pour venir au secours d'un vaisseau allié, trois autres, *le Terrible*,

l'Espagna et *l'America*, ayant été très maltraités, tombaient sous le vent de la ligne; *le Pluton* quitte encore son poste pour couvrir ces vaisseaux de son feu; mais, plus heureux cette fois, il les empêcha d'être enveloppés et pris.

Au funeste combat de Trafalgar (21 octobre 1805) l'intrépide Cosmao renouvela, et surpassa même encore, la belle conduite que nous venons de le voir tenir. Il manœuvra constamment pour empêcher la ligne d'être coupée, et pour soutenir les vaisseaux voisins du sien qu'il voyait trop pressés par l'ennemi. Dès le commencement de l'action, un vaisseau anglais de quatre-vingts veut passer sur l'avant du *Pluton;* Cosmao force de voiles, en venant au vent, et, en obligeant ce vaisseau à tenir lui-même le vent, il le force à renoncer à son dessein et à chercher un autre point de la ligne, où on lui opposera moins de résistance. En effet, il se dirige alors entre *le Monarca* et *le Fougueux*, qu'un assez grand intervalle séparait en ce moment; mais Cosmao, qui suivait les mouvements de ce vaisseau, plaça *le Pluton* dans cet intervalle, et obligea son adversaire à lui présenter le travers pour éviter d'être enfilé par l'avant. Le combat entre ces deux vaisseaux durait depuis une demi-heure; Cosmao allait enfin ordonner l'abordage, lorsqu'un vaisseau à trois ponts et un de quatre-vingts s'avancèrent pour prendre *le Pluton* en poupe; mais il sut se tirer de cette position critique. Par une manœuvre habile, il parvint à prendre par la hanche le vaisseau qui le combattait primitivement et à présenter le travers au vaisseau à trois ponts; il se trouva même bientôt en position d'envoyer dans la poupe du premier quelques volées qui le démâtèrent de son mât d'artimon et de son grand mât de hune, ce qui le força à s'éloigner. Cosmao alors dirigea

tout son feu contre le trois-ponts; sa résistance fut si vigoureuse, et ses coups si heureux, qu'il le contraignit à l'abandonner. *Le Pluton* ensuite continua de tenir le vent et de parcourir la ligne, en se portant où il pouvait dégager ou soutenir quelque vaisseau.

Lorsque l'issue du combat ne fut plus douteuse pour Cosmao, il se rallia au pavillon de l'amiral Gravina, qui y avait déjà réuni quatre vaisseaux français et six espagnols, et il fit route avec lui pour Rota, où ces débris d'une si belle armée mouillèrent dans la nuit du 21.

Le lendemain l'amiral Gravina mit sous les ordres de Cosmao ceux des bâtiments qui, l'ayant suivi au mouillage, se trouvaient en état d'appareiller. Les vents étaient favorables, et malgré que *le Pluton* fît trois pieds d'eau à l'heure, et que son équipage fût réduit à moins de trois cents hommes, Cosmao sort de la rade avec deux vaisseaux français, deux espagnols, cinq frégates et deux corvettes; il porte au large, atteint les Anglais, et parvient à leur reprendre deux vaisseaux espagnols, dont un à trois ponts, que montait l'amiral Alava, et un de quatre-vingts, qu'il fit remorquer par ses frégates jusque dans la rade de Cadix. Quelques vaisseaux français, que les Anglais emmenaient à la remorque, profitèrent de cette circonstance pour se reprendre.

La brillante conduite de Cosmao au combat de Trafalgar méritait des récompenses; le gouverneur espagnol le créa grand d'Espagne de première classe. Napoléon était en Autriche lorsqu'il apprit le désastre de la flotte combinée; mais, à son retour à Paris, il y fit appeler ceux des capitaines qui s'étaient particulièrement distingués dans cette circonstance; Lucas et Infernet furent faits commandants de la Légion-d'Honneur, et Cosmao nommé au grade de contre-amiral.

Au mois d'août 1806, il porta son pavillon d'abord sur *l'Annibal*, puis sur *le Commerce de Paris*, et il fit, avec les forces navales qui se trouvaient alors à Toulon, plusieurs croisières sur divers points de la Méditerranée.

En 1809, quoiqu'une armée anglaise bloquât étroitement le port de Toulon, Cosmao, trompant sa vigilance, sort avec cinq vaisseaux et deux frégates, escortant et conduisant à la remorque un convoi de cinquante voiles, qu'il parvient à faire entrer à Barcelone. Ce secours inopiné ravitailla cette place importante, qui se trouvait alors réduite aux dernières extrémités.

Pendant les années 1809, 1810, jusqu'au mois d'octobre 1811, il fit, sur les vaisseaux *le Robuste*, *le Majestueux* et *le Commerce de Paris*, diverses croisières dans la Méditerranée. A cette époque il reçut l'ordre de se rendre dans l'Escaut, où il porta son pavillon sur *le Tilsitt*, de quatre-vingts, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Missiessy. Mais ce théâtre était trop petit pour que Cosmao pût y déployer l'activité dont il était dévoré. Aussi, après y avoir passé environ vingt mois, il sollicita et obtint de retourner à Toulon.

Quelques mois après son arrivée en ce port il trouva l'occasion de signaler encore son brillant courage. A cette époque, l'armée navale aux ordres de l'amiral Emériau, et dont Cosmao commandait une division sur *le Wagram*, faisait de fréquentes sorties, et elle avait eu avec les Anglais divers engagements partiels lorsque, le 5 novembre 1813, dans une de ces excursions, une saute de vent exposa subitement plusieurs vaisseaux de l'avant-garde aux feux de l'ennemi. Cosmao alors laisse porter en dépendant et va couvrir, avec son vaisseau à trois ponts, *l'Agamemnon*, qui courait le danger d'être enveloppé. Il opère ensuite la même manœuvre à l'égard des

frégates *la Pénélope* et *la Melpomène*, en prenant position entre elles et les vaisseaux qui menaçaient de les couper.

Au mois de février 1814, l'amiral Emériau voulant protéger l'entrée à Toulon du vaisseau *le Scipion*, qui venait de Gênes, où il avait été construit, fit choix du contre-amiral Cosmao pour remplir cette mission. Il sortit, à cet effet, le 12, avec trois vaisseaux et trois frégates. Le lendemain de son départ, cette division se trouvant, à la pointe du jour, à cinq ou six lieues dans le sud-ouest de Fréjus, eut connaissance de deux frégates auxquelles elle donna la chasse; mais bientôt parut une armée anglaise forte de quinze vaisseaux, dont sept à trois ponts. C'était celle aux ordres de sir Edward Pelew (depuis lord Exmouth). Il faisait calme. Cosmao ordonne les dispositions de combat, et quelques moments après, la brise s'étant élevée, il signale à sa division l'ordre de marche sur deux colonnes. Il prend la tête de l'une d'elles et manœuvre pour croiser la route de l'ennemi. Son coup d'œil, rapide et sûr, lui avait fait juger qu'en défilant sur la tête de l'armée anglaise, qui présentait une ligne fort étendue, il n'aurait affaire qu'à quelques-uns de ses vaisseaux, et pourrait gagner Toulon avant que d'être joint par son corps de bataille. Cette manœuvre lui réussit complètement, car les vaisseaux de tête de l'armée anglaise ne parvinrent qu'à canonner *le Romulus*, serre-file de la division, lequel soutint vaillamment leur attaque et rejoignit bientôt les deux autres vaisseaux dans la rade de Toulon. Ce fut donc au jugement et à l'habile manœuvre de Cosmao que cette division dut son salut [1].

(1) On a élevé des doutes sur la possibilité qu'aurait eue l'escadre

Lorsqu'en 1814 Corfou dut être remis aux puissances alliées, Cosmao fut chargé de s'y rendre pour en ramener la garnison en France.

A son retour de l'île d'Elbe, Napoléon qui, en 1810, avait fait Cosmao baron de l'Empire, avec une dotation de 4,000 fr., le nomma, le 10 avril 1815, à la préfecture maritime de Brest, et l'éleva, le 2 juin suivant, à la dignité de pair de France. Cosmao, étranger à l'intrigue et à l'ambition, n'avait point brigué ces faveurs, qui quelques mois après devinrent pour lui des titres à la proscription. En effet, destitué au mois de juillet 1815, sans solde et sans pension de retraite, Cosmao se vit, à l'âge de cinquante-quatre ans, arrêté dans une carrière où il avait acquis tant d'illustration, et sans ressources aucunes, quoique chargé d'une famille dont il était l'unique soutien [1]. Toutefois de hautes et puissantes réclamations étant parvenues en sa faveur jusqu'au trône, il fut admis à la retraite de son grade, mais à compter du 1er janvier 1817 seulement.

mouillée en rade de Toulon d'aller dégager la division de l'amiral Cosmao. Pour dissiper toute incertitude à cet égard, on doit dire qu'au moment où lord Exmouth manœuvra pour couper la route du vaisseau *le Romulus*, il était favorisé par une forte brise d'est-nord-est qui, en facilitant l'entrée en rade de cette division, permettait aussi aux vaisseaux anglais de la poursuivre jusqu'à la hauteur du cap Carquerane, en tête de la grande rade, et d'en sortir à la bordée.

La force et la direction du vent s'opposaient donc à ce que l'escadre française embossée au fond de la rade, et qui avait en ce moment une partie de ses équipages employée à la défense des forts et batteries, appareillât, soit pour favoriser l'entrée de la division Cosmao, soit pour essayer de couper la retraite aux vaisseaux anglais.

(1) Il comptait à cette époque trente-six ans effectifs de service, pendant lesquels il avait fait vingt-cinq campagnes et assisté à onze combats sans avoir jamais été blessé.

Cosmao ne se plaignit point d'une mesure qui, en l'arrachant prématurément à un état qu'il aimait de passion, le privait du bonheur d'être utile à son pays, et, nouveau Cincinnatus, il se retira à la campagne, où, entouré de sa famille, il se livra aux goûts simples et paisibles que procure la vie des champs. Il est mort à Brest le 17 février 1825.

L'amiral Cosmao n'a point laissé d'enfants mâles; toutefois son souvenir ni son nom ne s'éteindront pas dans la marine. Deux de ses neveux le soutiennent dignement; l'un (Louis-Aimé) est capitaine de vaisseau, officier de la Légion-d'Honneur, et l'autre (Jean-Armand-Fidèle) est capitaine de corvette, chevalier de la Légion-d'Honneur.

L'une des filles de l'amiral Cosmao a épousé M. le capitaine de vaisseau Bazoche, commandant de la Légion-d'Honneur et de la division des équipages de ligne à Brest; l'autre est femme de M. Pretot, sous-ingénieur des constructions navales.

L'ÉTANDUÈRE.

[illegible]ANDIÈRE-DESHERBIERS

[illegible] CHEVALIER, MARQUIS DE [illegible]

[illegible] SAINT-LOUIS, CHEF D'ESCADRE [illegible] NAVALES.

[illegible] mort à Rochefort en 1750

[illegible] pouvait être considérée comme [illegible] de L'Etandière, car ses an[illegible] [illegible] deux cents ans de services [illegible] [illegible] Lui-même y fut destiné [illegible] à peine atteint sa dixième an[illegible] [illegible] Desherbiers, l'embarqua [illegible] *[illegible]éraire*, qu'il commandait. Ce [illegible] navale aux ordres [illegible] son début ce jeune [illegible] duquel [illegible] convoi [illegible] tomba au pouvoir des [illegible] le vaisseau *le Bizar*[illegible] [illegible] il fut [illegible]

[illegible]

L'ÉTANDUÈRE-DESHERBIERS

(HENRI-FRANÇOIS, CHEVALIER, MARQUIS DE),

COMMANDEUR DE L'ORDRE DE SAINT-LOUIS, CHEF D'ESCADRE DES ARMÉES NAVALES.

Né à Angers en 1682, mort à Rochefort en 1750.

La profession de marin pouvait être considérée comme héréditaire dans la famille de L'Etanduère, car ses ancêtres comptaient plus de deux cents ans de services non interrompus dans cette arme. Lui-même y fut destiné de bonne heure, et il avait à peine atteint sa dixième année lorsque son oncle, Armand Desherbiers, l'embarqua comme mousse sur *le Téméraire*, qu'il commandait. Ce vaisseau faisait partie de l'armée navale aux ordres du maréchal d'Estrées, et pour son début ce jeune marin assista au combat à la suite duquel un riche convoi anglais, qui se rendait à Smyrne, tomba au pouvoir de cette armée. En 1694 il passa sur le vaisseau *le Bizarre*, comme volontaire, et en 1697 il fut fait garde de la marine.

Le zèle et l'activité que L'Etanduère déploya dans ce grade lui méritèrent celui d'enseigne de vaisseau, auquel il fut promu en 1703. Il embarqua en cette qualité sur le vaisseau *le Gaillard*, que commandait le marquis

d'Osmont. Cet officier supérieur était cité dans la marine pour son extrême rigidité dans le service; mais L'Etanduère sut bientôt capter sa bienveillance par sa manière de servir, et la confiance qu'il lui inspirait était telle qu'il lui confiait toujours les missions les plus délicates et les plus périlleuses. Ce fut ainsi qu'il le chargea d'aller avec la chaloupe du vaisseau au secours du *Saint-Michel*, qui, s'étant échoué sur un banc, se trouvait en perdition. L'Etanduère manœuvra dans cette circonstance avec tant de prudence et d'habileté qu'il contribua puissamment au salut de ce vaisseau. Le marquis d'Osmont, en rendant compte de cet événement au comte de Toulouse, se répandait en éloges sur la belle conduite de L'Etanduère. « Il faut vous en croire, d'Osmont, lui dit « en riant l'amiral, car cet officier est peut-être le seul « que vous ayez jamais loué. » L'Etanduère fut récompensé par le grade de lieutenant de vaisseau.

Au combat de Malaga, livré le 24 juillet 1704, par l'armée navale aux ordres du comte de Toulouse, à celles combinées d'Angleterre et de Hollande, L'Etanduère fut blessé par un éclat de bombe, qui lui fracassa la mâchoire. A peine guéri de cette blessure, il sollicita son embarquement sur la frégate *l'Etrille*, destinée à faire partie de l'expédition dirigée contre Gibraltar. Pendant ce siége il se distingua par plusieurs traits d'audace et de bravoure, et lorsque M. de Pointis quitta le commandement de *l'Etrille*, pour passer à celui du vaisseau *le Séduisant*, il fit donner cette frégate à L'Etanduère, quoiqu'il y eut dans l'armée un grand nombre d'officiers plus anciens que lui. Peu de jours après, ayant été chargé de s'approcher le plus près possible de la côte de Carthagène pour observer les dispositions de l'ennemi, il se trouva tellement engagé entre

la flotte anglaise et la terre que, pour ne pas être pris, il fut obligé de sacrifier sa frégate; il fit alors débarquer tout l'équipage, et, resté seul avec le maître canonnier, il y mit le feu en plusieurs endroits. Il s'éloignait dans son canot, lorsque, s'apercevant que la frégate ne brûlait point, il manœuvra pour s'en rapprocher ; mais tout à coup la flamme sortit avec violence par les sabords, et bientôt le bâtiment, sautant en l'air, couvrit de ses débris l'embarcation que montait L'Etanduère; il eut cependant le bonheur d'échapper à ce danger sans avoir reçu une seule blessure.

A son retour de cette expédition, il fut embarqué sur *l'Aragon*. Quelque temps après sa sortie du port, ce vaisseau étant tombé de nuit au milieu des armées combinées d'Angleterre et de Hollande, L'Etanduère fut fait prisonnier et conduit à Lisbonne, où il resta plusieurs mois sur parole. Il profita de cette occasion pour prendre connaissance des forces qui devaient conduire l'archiduc à Lisbonne, et il en rendit compte au ministre.

De 1706 à 1709, L'Etanduère passa successivement sur les vaisseaux *l'Achille* et *le Magnanime*. Lors de son expédition contre Rio-Janeiro, Duguay-Trouin, ayant besoin d'un officier d'un mérite reconnu pour le seconder, fit choix de L'Etanduère, et le zèle qu'il déploya dans cette campagne justifia la bonne opinion qu'avait eue de lui cet amiral.

En 1711, L'Etanduère fut chargé de suivre, au port de Brest, la construction et l'armement de *la Vénus*, dont il prit le commandement en 1715. Cette frégate, qui faisait partie de l'escadre aux ordres de M. Guimond du Coudrai, fut employée pendant plusieurs années dans les mers des Indes-Orientales, et L'Etanduère s'occupa pendant cette campagne de la reconnaissance des côtes,

ports et rades des possessions françaises dans ces mers; il en leva des plans et en dressa de très bonnes cartes, qu'il remit au dépôt de la marine. A son retour, en 1721, L'Etanduère passa immédiatement au commandement de la flûte *le Porte-Faix*, et il fut chargé d'explorer les côtes du Labrador. Il en fit, en effet, des cartes qui sont encore recherchées aujourd'hui, à cause de leur exactitude et de leur fidélité. En 1725, il fit une seconde campagne dans ces parages, sur la flûte *le Dromadaire*, pendant laquelle il compléta les remarques et les observations qu'il avait faites dans la première.

En 1727, L'Etanduère fut promu au grade de capitaine de vaisseau. On lui donna le commandement du *Héros*, et il fut chargé de se rendre au Canada pour y faire des relèvements des côtes du fleuve Saint-Laurent. Il s'acquitta de cette mission avec son zèle accoutumé, et il posa le long de ce fleuve des balises qui en rendirent la navigation beaucoup plus facile.

En 1735, Duguay-Trouin, qui commandait l'armée navale réunie à Brest, à l'occasion de la guerre pour la succession au trône de Pologne, proposa à L'Etanduère de s'embarquer avec lui comme capitaine de pavillon; il avait accepté, mais la paix, qui eut lieu en 1736, rendit cet armement inutile.

L'Etanduère commandait le vaisseau *le Mercure* dans l'escadre du marquis d'Antin. Sorti de Brest, au mois de mai 1740, avec cette escadre, il en fut détaché avec trois vaisseaux pour se rendre à la Martinique. Avant d'y arriver, cette division reçut un coup de vent des plus violents, *le Mercure*, plus maltraité que les autres, fut démâté complètement, ses voiles furent emportées, et il ne parvint à se rendre à sa destination qu'avec les plus grandes difficultés. Après avoir réparé ses avaries, L'Etan-

duère appareilla de la Martinique avec les quatre vaisseaux sous ses ordres, pour rallier l'escadre du marquis d'Antin à Saint-Domingue. Arrivés à la hauteur du cap Tiburon, ils rencontrèrent un convoi anglais escorté par six vaisseaux. La guerre qui eut lieu la même année n'était pas encore déclarée, et L'Etanduère manœuvrait sans défiance à la vue de ce convoi, lorsqu'à la nuit les six vaisseaux anglais tombèrent à l'improviste sur sa division. La partie n'était pas égale, mais les vaisseaux français se battirent pendant quatre heures avec une telle intrépidité que les Anglais furent obligés de prendre le large après avoir été très maltraités. Le lendemain, au jour, l'amiral Ogle envoya, à bord du *Mercure*, un officier chargé de dire au commandant français qu'il y avait eu méprise de sa part et qu'il avait cru attaquer des vaisseaux espagnols. Pour toute réponse L'Etanduère fit demander à l'amiral anglais s'il voulait recommencer. En récompense de sa belle conduite dans cette campagne, le roi lui accorda une pension de 1500 livres.

Nommé chef d'escadre en 1745, L'Etanduère reçut l'ordre de se rendre à Brest pour y prendre le commandement d'une division de cinq vaisseaux destinée à escorter un convoi qui devait se rendre à Saint-Domingue. Chemin faisant, il rencontra quatre frégates anglaises dont il s'empara, et, après avoir conduit son convoi à sa destination, il revint désarmer à Brest.

La campagne de 1747 fut l'époque la plus brillante de la carrière militaire de L'Etanduère; les colonies françaises d'Amérique étaient entièrement dépourvues de vivres. Plus de deux cents bâtiments destinés à les ravitailler se trouvaient réunis dans la rade de l'île d'Aix, mais il fallait passer au milieu des escadres anglaises qui,

instruites de la destination de ce convoi, le bloquaient étroitement. L'Etanduère, dont l'habileté, la prudence, et surtout l'audace, étaient bien connus, fut choisi pour remplir cette mission difficile. On arma à Brest huit vaisseaux et une frégate qui furent mis sous ses ordres. La traversée de ce port à Rochefort eut lieu sans événement. Le 17 octobre 1747, L'Etanduère appareilla de la rade de l'île d'Aix avec environ deux cent cinquante bâtiments dont se composait son convoi. Instruit que les Anglais avaient établi leur croisière entre trente et quarante lieues des caps Finistère et Ortegal, il dirigea sa route par le nord de Rochebonne, afin de les éviter. Arrivé à la hauteur de Belle-Ile, le 25, il découvrit l'armée anglaise; elle était forte de dix-neuf vaisseaux.

L'Etanduère jugea de suite sa manœuvre; il fallait à tout prix sauver le convoi, et il ne pouvait le faire qu'en livrant lui-même le combat, malgré la disproportion de ses forces. Il fit donc signal à la frégate *le Castor*, ainsi qu'aux bâtiments marchands, de passer sous le vent à lui, en forçant de voiles, et à son escadre de prendre l'ordre de bataille; un second signal lui donna l'ordre de se préparer au combat. Le convoi prit chasse en courant à l'ouest-nord-ouest, et L'Etanduère fit route au sud-ouest, afin de forcer l'amiral anglais à s'attacher à lui, et donner ainsi le temps aux bâtiments marchands de se sauver. Bientôt, en effet, l'action s'engagea avec la plus grande vigueur de part et d'autre; *le Tonnant*, que montait L'Etanduère, eut successivement à combattre contre quatorze vaisseaux, et à deux reprises différentes il eut affaire à cinq à la fois.

Le combat durait depuis près de trois heures, et déjà quatre vaisseaux français étaient tombés au pouvoir de l'armée anglaise. *Le Tonnant*, enveloppé de toutes parts,

faisait des prodiges de valeur; *le Terrible* et *le Trident* combattaient vaillamment de l'avant à lui, mais bientôt ces deux vaisseaux, accablés par le nombre, se virent forcés d'amener. *L'Intrépide*, que commandait le comte de Vaudreuil, jugeant alors la position du *Tonnant*, n'hésita pas à voler à son secours; il vira de bord et vint à toutes voiles partager les dangers de son général. Cette manœuvre hardie déconcerta les Anglais, qui s'attendaient à chaque instant à voir *le Tonnant* amener son pavillon, et, abîmés eux-mêmes par le feu nourri de ces deux vaisseaux, ils les abandonnèrent pour réparer leurs avaries. *L'Intrépide* profita de leur inaction momentanée pour donner la remorque au *Tonnant*, qui était entièrement désemparé, et tous deux passèrent fièrement au milieu de l'armée anglaise, qui ne fit aucune manœuvre pour les en empêcher. Le combat avait commencé à midi, et à huit heures du soir les Français et les Anglais étaient encore sur le champ de bataille, mais le feu avait entièrement cessé de part et d'autre. Des huit vaisseaux qui composaient l'escadre de L'Etanduère, six avaient été pris, mais le convoi était en sûreté, la longueur et l'opiniâtreté du combat ayant si bien occupé l'ennemi qu'aucun vaisseau n'avait pensé à se détacher pour l'attaquer. Huit jours après *le Tonnant* et *l'Intrépide* rentraient à Brest, tous deux dans le plus grand état de délabrement. Ce combat, qui est un des plus beaux de la guerre de 1744 à 1749, fait époque dans les fastes de la marine française, et la belle manœuvre du comte de Vaudreuil est encore aujourd'hui citée comme exemple et comme modèle.

A son retour, L'Etanduère fut nommé commandant de la marine au département de Rochefort; il reçut le cordon rouge, et le roi lui accorda une pension de

deux mille livres; mais il ne jouit pas long-temps de ces honneurs. Un fils qu'il aimait tendrement, et qui avait servi à ses côtés au combat du *Tonnant*, mourut au mois d'avril 1749. La perte de ce jeune homme, qui donnait les plus belles espérances à la marine, affligea si vivement L'Etanduère qu'il n'y survécut pas. Après avoir mené, pendant un an, une vie languissante, il succomba en 1750, à l'âge de soixante-huit ans, emportant les regrets du corps de la marine qu'il avait illustré par sa bravoure et son intrépidité.

ROLLAND.

ROLLAND

(PIERRE-NICOLAS),

CONTRE-AMIRAL, BARON DE L'EMPIRE, COMMANDEUR DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Dieppe le 29 avril 1761, mort à Paris le 3 novembre 1825.

Le père de Rolland, avocat distingué du barreau de Dieppe, destinait son fils à embrasser cette profession, et, dans ce but, il l'avait placé au collége de cette ville; mais le jeune Rolland, doué d'une ame ardente et d'un caractère énergique, ne se soumettait que difficilement à la discipline scolastique. Un jour que des paroles dures et un traitement sévère l'avaient exaspéré, il s'échappe du collége, enterre ses livres et ses cahiers dans le sable, et, à l'insu de son père, s'embarque comme mousse sur le brick du commerce *la Marie-Louise*. Il avait alors treize ans. Toutefois son début ne fut pas heureux; ce bâtiment fit naufrage, et une année s'était à peine écoulée lorsque Rolland, dénué de toute ressource, se vit forcé de rentrer sous le toit paternel.

Sa famille devait penser que cet événement le dégoûterait d'un métier aussi périlleux; mais la vocation de Rolland était décidée : il voulut être marin. Son père alors dirigea ses études vers l'art nautique, et il le livra des

ROLLAND

(PIERRE-NICOLAS),

CONTRE-AMIRAL, BARON DE L'EMPIRE, COMMANDEUR DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Dieppe le 29 avril 1761, mort à Paris le 3 novembre 1825.

Le père de Rolland, avocat distingué du barreau de Dieppe, destinait son fils à embrasser cette profession, et, dans ce but, il l'avait placé au collége de cette ville; mais le jeune Rolland, doué d'une ame ardente et d'un caractère énergique, ne se soumettait que difficilement à la discipline scolastique. Un jour que des paroles dures et un traitement sévère l'avaient exaspéré, il s'échappe du collége, enterre ses livres et ses cahiers dans le sable, et, à l'insu de son père, s'embarque comme mousse sur le brick du commerce *la Marie-Louise*. Il avait alors treize ans. Toutefois son début ne fut pas heureux; ce bâtiment fit naufrage, et une année s'était à peine écoulée lorsque Rolland, dénué de toute ressource, se vit forcé de rentrer sous le toit paternel.

Sa famille devait penser que cet événement le dégoûterait d'un métier aussi périlleux; mais la vocation de Rolland était décidée, il voulut être marin. Son père alors dirigea ses études vers l'art nautique, et il le livra dès

ROLLAND.

pareilla de Toulon le 30 mars 1805, et, le 9 avril suivant, elle opérait sa jonction, à Cadix, avec celle de l'amiral Gravina.

L'armée combinée, en sortant de ce port, se dirigea sur les Antilles. Après s'être emparée du Diamant, elle fit route au nord, et, le 1er juillet 1805, elle se trouvait par le travers des Açores. Elle longeait la côte d'Espagne, lorsque, le 22, elle eut connaissance d'une armée de quinze vaisseaux et deux frégates. C'était celle de l'amiral Calder. Le temps était brumeux; mais, malgré l'épaisseur de la brume, l'armée combinée manœuvra de manière à s'approcher le plus près possible de l'armée anglaise. A quatre heures du soir le combat était engagé sur toute la ligne. *L'Atlas*, qui était mauvais marcheur, avait de la peine à garder son poste, et, se trouvant souventé, il tombait, petit à petit, dans la ligne ennemie, lorsque, tout à coup, il se vit entouré par trois vaisseaux à trois ponts. Le capitaine Rolland soutint leur feu avec la plus rare intrépidité, et il était même parvenu à démâter un de ses adversaires de son petit mât de hune, ce qui l'avait fait tomber sous le vent de la ligne, lorsque le vaisseau *l'Intrépide* vint partager ses dangers et l'aider à repousser cette attaque beaucoup trop inégale. Vers la fin de l'action, au moment où Rolland faisait diriger le feu de sa mousqueterie sur la dunette d'un des vaisseaux qu'il combattait, un boulet, passant à travers un caisson rempli de cartouches et d'armes chargées, y mit le feu; il en résulta une explosion terrible; plusieurs hommes furent jetés à la mer et d'autres grièvement blessés. Le capitaine Rolland, qui se trouvait alors directement au-dessus de ce caisson, fut lancé en l'air. Arrêté par le filet de casse-tête, il retomba dans le caisson enflammé, d'où on le retira blessé aux deux mains, aux deux jambes, à

la figure, en un mot, dans un état affreux. Deux hommes de son équipage qui, comme lui, avaient sauté en l'air, succombèrent immédiatement à leurs blessures. Toutefois, Rolland ne cessa point de donner ses ordres, et il veilla surtout à faire éteindre le feu que cette explosion avait mis à la poupe de son vaisseau; mais on ne parvint à s'en rendre maître que lorsque le combat eut entièrement cessé.

Cependant les deux armées étaient restées toute la nuit en présence, occupées l'une et l'autre à réparer leurs avaries. Le lendemain, l'armée combinée se disposait à recommencer le combat, quoique le temps fût encore très brumeux; mais, vers sept heures du matin, à la faveur d'une éclaircie, on aperçut l'armée anglaise fuyant en désordre. L'amiral Villeneuve, alors, se dirigea sur l'Espagne, et il entra à Vigo le 27 juillet. Les avaries éprouvées dans ce combat par *l'Atlas* étaient si considérables qu'il fut jugé hors d'état de servir désormais. Deux cents hommes de son équipage avaient été tués ou blessés. Le capitaine Rolland resta six mois à Vigo avant de pouvoir se rendre à Paris, pour s'y faire traiter, et il ne put y être transporté qu'en litière. A son arrivée l'empereur voulut le voir; il le félicita publiquement sur la bravoure qu'il avait déployée dans ce combat et le nomma officier de la Légion-d'Honneur.

Après un séjour de quinze mois à terre, le capitaine Rolland, guéri de ses blessures, alla prendre, à Brest, le commandement du vaisseau *l'Océan*, qu'il conduisit à Rochefort. Il passa, en 1811, à celui du *Régulus*, et fut désigné pour commander une division chargée de protéger le commerce, en convoyant les bâtiments venant de Bordeaux, et qui étaient inquiétés par l'escadre anglaise mouillée dans la rade des Basques; il s'acquitta de

cette mission avec tant de zèle et de persévérance que, pendant les quinze mois qu'elle dura, aucun de ces bâtiments ne tomba au pouvoir de l'ennemi.

Rolland commandait *le Romulus* depuis 1812, lorsqu'au mois de février 1814, ce vaisseau fut désigné pour faire partie d'une division aux ordres du contre-amiral Cosmao. Elle se composait de trois vaisseaux et trois frégates, et était chargée de protéger l'entrée à Toulon du vaisseau *le Scipion*, venant de Gênes, où il avait été construit. Sortie le 12 février, elle eut connaissance, le lendemain, d'une armée de quinze vaisseaux. L'amiral, alors, manœuvra pour faire rentrer sa division à Toulon, en passant par les îles d'Hyères. Le vent, qui était à l'est-sud-est bon frais, favorisait cette manœuvre. L'armée anglaise qui venait au plus près du vent, tribord amures, força de voiles pour couper le chemin aux vaisseaux français. *Le Romulus* se trouvait en serre-file. Le capitaine Rolland, qui connaissait parfaitement la côte, la serra le plus près possible, résolu qu'il était d'échouer et de brûler son vaisseau, plutôt que de le rendre. Mais bientôt *le Boyne*, de cent quatre canons, que montait l'amiral Pelew (depuis lord Exmouth), ainsi que *le Caledonia*, de cent dix, commencèrent à canonner *le Romulus*. Le feu le plus vif régnait de part et d'autre, à portée de pistolet, lorsqu'un vaisseau de soixante-quatorze vint se joindre aux deux premiers.

Le capitaine Rolland ne se dissimulait pas qu'en prolongeant ainsi la côte dans ses sinuosités, le combat devait durer plus long-temps, mais son intention était de se faire abandonner, ou d'entraîner ses adversaires à s'échouer avec lui; et, en effet, *le Romulus* se trouva si souvent rapproché de terre, que plusieurs hommes fu-

rent blessés à bord par les éclats de rochers que faisaient voler les boulets ennemis.

Le combat avait commencé à midi, et il durait depuis plus d'une heure, lorsque Rolland, qui avait déjà reçu plusieurs blessures, fut frappé à la tête par un biscayen qui le renversa sur le pont. On le transporta sans connaissance dans sa chambre, et son second prit le commandement du vaisseau; mais revenu bientôt à lui, il continua de donner ses instructions pour la route à tenir et la manœuvre à exécuter.

Cependant *le Romulus* s'approchait de la rade de Toulon, et les vaisseaux qui le combattaient, craignant de s'engolfer dans la baie, l'abandonnèrent enfin, par le travers du cap Brun. Le vaisseau amiral anglais avait été si maltraité que ce ne fut qu'à grand'peine qu'il parvint à doubler le cap Sepet, à l'aide d'une remorque que lui donna l'une de ses frégates.

On se figurerait difficilement l'état du *Romulus*, lorsqu'il entra dans la rade de Toulon. Ses bas mâts avaient reçu plusieurs boulets, celui de misaine était hors de service, ses mâts de hune et ceux de perroquets étaient coupés, ses voiles étaient criblées, et toutes ses manœuvres courantes hachées. Plusieurs boulets avaient pénétré dans la flottaison, et l'un deux avait traversé la soute aux poudres. Presque tous les officiers étaient blessés, dont trois mortellement; cent cinquante hommes de l'équipage avaient été tués ou blessés. Le lendemain de ce combat, *le Scipion* entra en rade, sans avoir été inquiété dans sa traversée.

La gravité de la blessure du capitaine Rolland ne permit son transport à terre que deux jours après son arrivée. Les soins qui lui furent prodigués hâtèrent son

rétablissement, et deux mois après il se trouva en état de faire, avec son vaisseau, partie de la division, qui, sous les ordres du contre-amiral Cosmao, fut chargée de l'évacuation de Corfou.

Le combat du *Romulus* fut le dernier de ceux livrés par la marine sous l'empire, et il n'est pas un des moins glorieux. Rolland fut nommé commandeur de la Légion-d'Honneur; et, indépendamment des avancements accordés à plusieurs officiers, ainsi qu'aux marins de l'équipage, l'empereur décerna vingt-cinq décorations aux hommes qui s'étaient plus particulièrement distingués.

Quelques jours après ce combat, le capitaine Rolland vit entrer chez lui un aspirant de la marine. Ce jeune homme, ayant été fait prisonnier, se trouvait à bord du vaisseau amiral anglais pendant son engagement avec *le Romulus*. Sir Edward Pelew lui avait accordé la liberté, sous la seule condition qu'il se rendrait auprès du commandant du vaisseau qu'il avait combattu, pour lui témoigner l'admiration que lui avait inspirée son héroïque défense contre des forces aussi supérieures. « Si « jamais j'ai cru prendre un vaisseau français, disait de- « puis l'amiral Pelew, c'était bien celui-là. » Il ignorait que le capitaine qui défendait si vaillamment *le Romulus* était le même qui, en 1805, s'était couvert de gloire en combattant sur *l'Atlas* contre trois vaisseaux à trois ponts.

Le 5 juillet 1814, le capitaine Rolland fut décoré de la croix de Saint-Louis, et, le 8 du même mois, promu au grade de contre-amiral.

Pendant les cent-jours Napoléon nomma Rolland baron de l'empire, mais ce titre ne fut point ratifié par Louis XVIII.

Le contre-amiral Rolland n'avait que cinquante-cinq ans, lorsqu'en 1816, il fut mis à la retraite. Privé trop prématurément du bonheur de servir son pays, il concentra ses affections dans l'intérieur de sa famille. Il vivait à Paris dans une honorable médiocrité, lorsqu'une maladie, jugée d'abord peu dangereuse, l'enleva le 3 novembre 1825.

Le contre-amiral Rolland a, comme on le voit, honorablement rempli sa carrière. Entré dans la marine en 1774, il a, pendant quarante-deux ans, fait trente-trois campagnes, exercé huit commandements, et assisté à cinq combats, dans lesquels il a reçu trois blessures graves.

Son fils (Henri-Julien) sert dans la marine comme lieutenant de vaisseau et est en ce moment officier d'ordonnance du roi.

AMÉRIC VESPUCE.

AMÉRIC-VESPUCE

(AMERIGO-VESPUCCI),

Né à Florence le 9 mars 1451, mort à Tercere en 1516.

Christophe Colomb découvre une quatrième partie du monde, et c'est Amérie-Vespuce qui lui donne son nom. « Ainsi, dit Raynal, l'instant où l'Amérique fut « connue du reste de la terre est marqué par une in- « justice. »

Américc-Vespuce naquit à Florence. Son oncle Georges-Antoine Vespuce, homme distingué par son savoir, présidait alors à l'instruction de la noblesse florentine. La physique, l'astronomie, la géographie et la cosmographie étaient les sciences le plus généralement cultivées, comme celles qui ont le plus de rapport avec la navigation et le commerce. Amérie, dont les ancêtres s'étaient enrichis et illustrés dans cette profession, fut choisi par sa famille pour suivre cette carrière. Il partit de Florence en 1490, et se rendit en Espagne.

Amérie se trouvait à Séville, en 1492, lorsque la nouvelle se répandit que Christophe Colomb venait de découvrir le Nouveau-Monde. Enflammé du désir de se livrer aussi aux voyages et aux découvertes, Amérie abandonne le commerce, et ne s'occupe désormais que des moyens d'exécuter ses projets.

AMÉRIC-VESPUCE

(AMERIGO-VESPUCCI),

Né à Florence le 9 mars 1451, mort à Tercère en 1516.

Christophe Colomb découvre une quatrième partie du monde, et c'est Américc-Vespuce qui lui donne son nom. « Ainsi, dit Raynal, l'instant où l'Amérique fut « connue du reste de la terre est marqué par une in- « justice. »

Américc-Vespuce naquit à Florence. Son oncle Georges-Antoine Vespuce, homme distingué par son savoir, présidait alors à l'instruction de la noblesse florentine. La physique, l'astronomie, la géographie et la cosmographie étaient les sciences le plus généralement cultivées, comme celles qui ont le plus de rapport avec la navigation et le commerce. Américc, dont les ancêtres s'étaient enrichis et illustrés dans cette profession, fut choisi par sa famille pour suivre cette carrière. Il partit de Florence en 1490, et se rendit en Espagne.

Américc se trouvait à Séville, en 1492, lorsque la nouvelle se répandit que Christophe Colomb venait de découvrir le Nouveau-Monde. Enflammé du désir de se livrer aussi aux voyages et aux découvertes, Américc abandonne le commerce, et ne s'occupe désormais que des moyens d'exécuter ses projets.

Alonzo de Ojeda, capitaine espagnol, l'un des quinze cents volontaires qui avaient suivi Christophe Colomb dans son second voyage en Amérique, armait alors une expédition dont le but était de continuer la découverte du continent. Américic lui proposa, non-seulement de s'intéresser dans l'armement, mais de s'embarquer avec lui. Ojeda accepta l'une et l'autre proposition. L'expédition, qui se composait de quatre bâtiments, appareilla de Cadix le 19 de mai 1497. Elle se dirigea d'abord vers les îles Fortunées, et, faisant voile à l'ouest, elle parcourut les côtes de Paria, de la Terre-Ferme, et parvint jusqu'au continent d'Amérique. Après une navigation de treize mois, elle revint en Espagne en 1498. Américic, qui, par ses connaissances en géographie et en astronomie, avait beaucoup contribué au succès du voyage, fut très bien accueilli à la cour de Séville.

Au mois de mai de l'année suivante, Ojeda entreprit une nouvelle expédition qui avait pour but de continuer les explorations faites dans la première; Américic l'y accompagna. Ils parcoururent les Antilles, les côtes de la Guiane et de Venezuela. Quarante-quatre jours après leur départ d'Espagne, ils abordèrent à une terre inconnue, située sous la zone torride, et qui paraissait être la continuation de celle que ces navigateurs avaient découverte à leur premier voyage. Ils se dirigèrent ensuite au nord, et découvrirent un grand nombre d'îles. Une insurrection qui se manifesta parmi les équipages força Ojeda à revenir en Europe. Américic, à son retour, fit hommage à Ferdinand et à Isabelle d'une grande quantité de pierreries et de choses précieuses qu'il avait recueillies dans son voyage. Mais, pendant son absence, il avait été desservi près du souverain, et l'accueil qu'il en reçut, si peu semblable au premier, lui causa le plus vif

mécontentement. Il s'en plaignit, et ses plaintes étant parvenues jusqu'à Emmanuel, roi de Portugal, ce monarque, qui appréciait le mérite et les talents d'Américic, lui fit les offres les plus séduisantes pour l'engager à passer à son service. Américic accepta et quitta l'Espagne.

Il appareilla de Lisbonne avec trois bâtiments, au mois de mai 1501. Il parcourut d'abord les côtes d'Afrique jusqu'à Sierra-Leona et la côte d'Angola. Ensuite il fit route pour l'Amérique et reconnut la côte du Brésil, qu'il découvrit tout entière jusqu'à celle des Patagons, et par-delà la rivière de la Plata. De retour à Lisbonne au mois de décembre 1502, il en repartit l'année suivante avec six bâtiments. Cette fois il longea les côtes d'Afrique, celles du Brésil, et, dans le dessein de découvrir un passage pour aller, par l'Occident, dans les Moluques, il navigua depuis la baie de Tous-les-Saints jusqu'aux Abrolhos et à la rivière de Curobado. Après avoir perdu un de ses bâtiments et couru les plus grands dangers, il revint en Portugal au mois de juin 1504.

Christophe Colomb était mort en 1506. La cour d'Espagne lui avait rendu les plus grands honneurs, et, voulant réparer en quelque sorte la perte qu'elle avait faite, elle fit offrir à Américic-Vespuce de rentrer à son service. Avec l'agrément d'Emmanuel, Américic revint en Espagne, et il partit de Cadix, en 1507, commandant six vaisseaux, avec le titre de premier pilote. Ce fut pendant ce voyage que les Indes occidentales reçurent le nom d'Amérique, par suite de la publication du voyage qu'y avait fait Américic-Vespuce, en 1497, sous les ordres d'Ojeda. Son nom est ainsi devenu populaire en Europe avant que celui de Colomb y fût connu, et s'est trouvé irrévocablement attaché au souvenir de ses découvertes, sans qu'à la rigueur on puisse se plaindre de cette injustice

du sort. Américe vécut assez long-temps pour jouir de cette gloire usurpée, et pour revoir plusieurs fois le continent qui portait son nom.

Il mourut, en 1516, à Tercère, au service du Portugal, où il était retourné quelques années auparavant. Emmanuel, pour honorer la mémoire de ce navigateur, fit suspendre, dans la cathédrale de Lisbonne, les restes du dernier bâtiment sur lequel il avait navigué, et Florence combla d'honneurs la famille du citoyen qui avait illustré sa patrie.

Américe-Vespuce a laissé un journal de ses quatre voyages, qui a été imprimé en latin, Paris, 1532, Bâle, 1555, et ensuite traduit de l'italien en français, Paris, 1519. On a aussi imprimé à Florence, en 1516, quelques-unes de ses lettres, en italien, petit in-4° de vingt-deux feuillets.

DERMITTE.

L'HERMITTE

(JEAN-MARIE, [illegible])

CONTRE AMIRAL, BARON DE L'EMPIRE [illegible]

COMMANDEUR DE LA [illegible]

Né à Coutances le 29 septembre [illegible], mort au Plessis-Picquet près Paris, le [illegible] août [illegible]

L'Hermitte était le troisième fils d'un conseiller du roi au bailliage et présidial du Cotentin à Coutances. Il entra dans la marine à quatorze ans, comme volontaire d'honneur, et fut embarqué sur le cutter *le Pilote des Indes*, dont la mission était de croiser sur les côtes de la Manche.

Il était depuis quelques mois à bord de ce bâtiment lorsqu'un détachement de son équipage fut désigné pour aller de nuit, dans des canots, enlever un corsaire anglais mouillé sous l'île Chaussey. Le jeune volontaire sollicita et obtint, comme une faveur, de faire partie de cette expédition. Le corsaire fut enlevé à l'abordage, amené à Granville, et le capitaine Le [illegible] dans un certificat que le jeune L'Hermitte [illegible] son père, les témoignages de son [illegible] trépidité dont il avait fait preuve [illegible]

[illegible] avoir passé [illegible] *Indes*, il s'embarqua à Brest, en [illegible]

L'HERMITTE

(JEAN-MARTHE-ADRIEN),

CONTRE-AMIRAL, BARON DE L'EMPIRE, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, COMMANDEUR DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Coutances le 29 septembre 1766, mort au Plessis-Picquet, près Paris, le 28 août 1826.

L'Hermitte était le troisième fils d'un conseiller du roi au bailliage et présidial du Cottentin, à Coutances. Il entra dans la marine à quatorze ans, comme volontaire d'honneur, et fut embarqué sur le cutter *le Pilote des Indes*, dont la mission était de croiser sur les côtes de la Manche.

Il était depuis quelques mois à bord de ce bâtiment lorsqu'un détachement de son équipage fut désigné pour aller de nuit, dans des canots, enlever un corsaire anglais mouillé sous l'île Chaussey. Le jeune volontaire sollicita et obtint, comme une faveur, de faire partie de cette expédition. Le corsaire fut enlevé à l'abordage, amené à Granville, et le capitaine Le Tourneur consigna, dans un certificat que le jeune L'Hermitte envoyait à son père, les témoignages de son admiration pour l'intrépidité dont il avait fait preuve dans cette circonstance.

Après avoir passé environ huit mois sur *le Pilote des Indes*, il s'embarqua à Brest, en 1780, sur *le Northum-*

berland. Ce vaisseau faisait partie de l'armée navale aux ordres du comte de Grasse, et L'Hermitte participa aux divers combats livrés par cette armée aux amiraux Hood, Graves et Rodney, ainsi qu'à la prise de Saint-Christophe.

La paix qui eut lieu en 1783 semblait vouer L'Hermitte à un repos qui ne convenait ni à ses goûts, ni à son activité; mais il obtint d'embarquer sur la flûte *la Pintade*, qui avait une mission pour la Nouvelle-Angleterre, et avec laquelle il fit une campagne d'environ huit mois.

A son retour, ne trouvant point à naviguer au service de l'Etat, il passa dans la marine du commerce, et, de 1784 à la fin de 1787, il fit, en qualité de lieutenant et de second capitaine, plusieurs voyages à Terre-Neuve, sur les navires de Granville *la Modeste* et *la Surveillante.* L'expérience et les connaissances qu'il acquit pendant ces campagnes servirent à son avancement dans la marine royale, et il avait à peine atteint sa vingt-unième année, lorsqu'en 1787, il y fut admis comme sous-lieutenant de vaisseau. Il s'embarqua, dans ce grade, sur le vaisseau *l'Achille*, et fit une campagne aux Iles-du-Vent et Sous-le-Vent.

De 1788 à 1792, les services de L'Hermitte n'offrent rien de remarquable; il passa successivement sur la corvette *le Goëland*, les flûtes *le Dromadaire* et *le Duc de Bourgogne*, sur le vaisseau *le Patriote* et les frégates *la Félicité* et *l'Engageante*, avec lesquels il fit diverses campagnes à Terre-Neuve, aux Etats-Unis, à Saint-Domingue et aux Iles-du-Vent.

Au mois d'août 1793 il fut fait lieutenant de vaisseau, et embarqué comme second sur *la Résolue.* Cette frégate faisait partie d'une division de bâtiments légers chargée

de croiser dans la Manche; elle eut divers engagements avec les Anglais, dans l'un desquels elle s'empara de la frégate *la Tamise*. La conduite brillante de L'Hermitte dans ce combat, dont *la Résolue* détermina l'issue, lui mérita le commandement de la frégate capturée. Il la ramena à Brest, et lorsqu'elle y eut reçu les réparations qui lui étaient nécessaires, L'Hermitte eut l'ordre d'aller établir une croisière sur les côtes d'Angleterre. Pendant les six mois que dura cette campagne, il prit et coula environ soixante bâtiments du commerce anglais, et en fit entrer avec lui, à Brest, quelques-uns des plus richement chargés. Au funeste combat du 13 prairial an II (1er juin 1794) *la Tamise* était la frégate de l'amiral Villaret. Elle se tint presque tout le temps à portée de la voix du vaisseau amiral *la Montagne*, allant porter, au milieu du feu, les ordres qu'elle était chargée de transmettre aux bâtiments de l'armée. Aussi, lorsqu'elle rentra à Brest avec les débris de cette armée, n'était-elle guère en meilleur état que les vaisseaux qui avaient pris part au combat.

Au désarmement de cette frégate (juin 1795) L'Hermitte prit le commandement de *la Seine*. On mit sous ses ordres la frégate *la Galatée* et les bricks *le Requin* et *le Souffleur*, avec lesquels il alla établir une croisière sur les côtes d'Irlande. Pendant une campagne de six mois il coula, prit et expédia pour les ports de la Norvège plus de quatre-vingts navires anglais, et détruisit en outre une grande quantité de pêcheurs hollandais. Ayant relâché à Dunkerque pour faire des vivres et de l'eau, il sortit bientôt de ce port avec une nouvelle division composée de *la Seine*, *la Galatée* et *la Républicaine*. Ces frégates étaient chargées de porter à Christiansand des équipages aux bâtiments français qui s'y trouvaient. L'Hermitte mouilla dans les divers ports et rades de la

Norvège, et, lorsqu'il rencontra dans ces ports neutres des bâtiments de guerre anglais, il sut y faire rendre au pavillon français ce qui lui était dû. Après avoir passé en Norvège une partie de l'hiver de 1795, il rentra à Lorient avec douze bâtiments chargés de grains, qui ramenèrent l'abondance là où régnait la famine avant son arrivée.

La Seine ayant reçu dans ce port les réparations qui lui étaient nécessaires, L'Hermitte eut ordre de se rendre à Rochefort. Il y prit le commandement de la frégate *la Vertu*, qui faisait partie d'une division de frégates aux ordres du contre-amiral Sercey. Cette division était destinée pour les mers de l'Inde; elle les parcourut pendant plusieurs années, et y fit un grand nombre de prises. Au mois de septembre 1796, elle se rendait à Poulo-Pinang, lorsqu'à l'entrée du détroit de Malacca, elle fut rencontrée par deux vaisseaux anglais de soixante-quatorze. Dans le combat qui eut lieu, *la Vertu* soutint seule, pendant près d'une demi-heure, le feu de l'un de ces vaisseaux. L'Hermitte se disposait à l'aborder, lorsqu'une volée des plus meurtrières vint le dégréer entièrement, et le mettre dans l'impossibilité d'exécuter son projet. Toutefois il n'en continua pas moins de combattre, et ce ne fut que sur les ordres réitérés de l'amiral Sercey qu'il se retira du feu, remorqué par *la Cybèle*. Les deux vaisseaux anglais battus furent forcés de prendre la fuite.

Au retour de la division à l'Ile-de-France, *la Vertu* ayant besoin de grandes réparations, le capitaine de vaisseau L'Hermitte prit le commandement de *la Preneuse*. Jamais frégate ne justifia mieux son nom, et les Anglais se souviennent sans doute encore des pertes qu'elle fit éprouver à leur commerce dans ces mers, et des glorieux combats qu'elle y soutint? Au mois d'avril 1798,

L'Hermitte fut chargé de se rendre à Mangalore, pour y reconduire les ambassadeurs que Tipou-Saheb avait envoyés au gouverneur de l'Ile-de-France, afin de réclamer des secours contre les Anglais. Arrivé à la hauteur de Tellitcherry, il découvrit deux vaisseaux de la Compagnie anglaise mouillés sous la protection des forts. Aussitôt il laisse arriver et se dispose à aller attaquer ces bâtiments; mais au moment même un de ces orages si fréquents sous ces latitudes se déclare; le tonnerre, prenant pour conducteur le grand mât de perroquet de *la Preneuse*, le pulvérise, brise le grand mât de hune, perce le grand mât en plusieurs endroits, descend jusque dans la cale, où il met le feu, et, chemin faisant, tue ou blesse environ vingt-cinq hommes; L'Hermitte fut du nombre des derniers. Un Romain aurait regardé cet événement comme de funeste présage; mais, plus brave que superstitieux, le capitaine de *la Preneuse* n'en tint compte. L'orage passé et ses avaries réparées, il se dirige sur les deux vaisseaux, les attaque, et les force d'amener leur pavillon, après une heure de la plus vive résistance. Ces bâtiments étaient armés de trente-six canons chacun; ils avaient à bord quatre cents Européens, et portaient cinq cents hommes de troupes, ainsi que leurs drapeaux. Ne pouvant pas garder sur sa frégate une aussi grande quantité de prisonniers, L'Hermitte les fit débarquer dans des chelingues du pays, et remettre, sur cartel d'échange, à la disposition du commandant anglais à Tellitcherry. Après avoir expédié ses deux prises pour l'Ile-de-France, il fit route pour Mangalore. N'y trouvant point le sultan, il se hâta de mettre ses passagers à terre, et six heures après son arrivée il faisait route pour Batavia. Bien lui prit de sa diligence, car il sut ensuite que, le lendemain de son départ, deux vaisseaux de soixante-quatorze, expédiés

tout exprès de Bombay, avaient mouillé devant Mangalore.

Quelques jours après l'arrivée de *la Preneuse* à Batavia, *la Brûle-Gueule* y parut, ayant à bord l'amiral Sercey, et les deux frégates firent route immédiatement pour Sourabaya, où l'amiral allait s'établir. Lorsqu'il y fut installé, le premier soin du capitaine L'Hermitte fut de faire transporter chez lui les drapeaux anglais pris à Tellitcherry. Cette opération, toute simple qu'elle était, donna lieu à une révolte; l'équipage de *la Preneuse* s'opposa au débarquement de ces drapeaux, en disant qu'ils étaient la propriété de la frégate qui les avait conquis et qu'ils devaient rester à bord. Le capitaine L'Hermitte n'était pas homme à se laisser dicter la loi. Secondé par ses officiers, il tombe à coups de sabre sur les plus mutins, se saisit de ceux qui paraissaient être leurs chefs, et les fait mettre aux fers. Bientôt tout rentre dans l'ordre, les drapeaux sont débarqués et portés à leur destination. Alors il convoque un conseil de guerre, et cinq matelots, déclarés chefs de révolte, sont condamnés à mort et fusillés.

Après un court séjour à Sourabaya, *la Preneuse* et *la Brûle-Gueule* reçurent l'ordre d'aller établir une croisière dans les détroits de l'Est, et dans l'archipel de la Chine. La destruction d'environ quarante bâtiments anglais fut le résultat de cette campagne de trois mois. Au retour de ces frégates à Sourabaya, l'amiral Sercey passa sur *la Preneuse*, et elles firent route pour l'Ile-de-France. Elles étaient sur le point d'y entrer (mai 1799), lorsqu'elles eurent connaissance d'une division anglaise forte de trois vaisseaux, une frégate et un brick. La brise qui venait du large, quoique faible, favorisait les Anglais, et ils furent bientôt en mesure d'attaquer les deux fré-

gates. Celles-ci cependant étaient parvenues jusqu'à la Rivière-Noire, où, aidées d'un grand nombre d'embarcations accourues à leur secours de tous les points de l'île, elles se touaient sous le feu d'une grêle de boulets et de mitraille. Arrivées au fond de la baie, elles s'y embossèrent, et L'Hermitte, ayant débarqué de sa frégate sept pièces de dix-huit, établit à la pointe est de la passe un fort, au moyen duquel il arrêta pendant trois semaines les entreprises des Anglais qui, désespérant enfin de s'emparer de ces frégates, gagnèrent le large. *La Preneuse* et *la Brûle-Gueule* entrèrent alors à l'Ile-de-France au milieu des acclamations universelles des habitants, témoins de leur belle et courageuse résistance.

Au mois d'août 1799, *la Preneuse* appareilla pour aller croiser dans les parages du cap de Bonne-Espérance. Après s'être entretenue quelque temps dans cette croisière, elle visita la baie de Saint-Augustin (île Madagascar) et fit ensuite route pour remonter à l'est, en longeant la côte sud-est de l'Afrique. Le 4 septembre, au soir, L'Hermitte eut connaissance de cinq bâtiments mouillés sous la protection d'un fort dans la baie de Lagoa. Le vent soufflait avec force du fond de la baie. L'Hermitte néanmoins fait route pour y pénétrer, et va mouiller à une demi-portée de canon de ces bâtiments. Comme la nuit était faite et qu'il supposait que c'étaient des bâtiments du commerce, il ne voulut point les attaquer immédiatement, dans la crainte qu'ils ne se jetassent à la côte; mais tout à coup, vers les neuf heures, il se vit attaqué lui-même. Toutefois, *la Preneuse* était en mesure; elle riposta par un feu très vif, et, pendant près de six heures que dura cet engagement, douze cents coups de canon furent échangés de part et d'autre. Cependant L'Hermitte, voyant à qui il avait affaire, et ayant

environ quarante hommes hors de combat, se décida à profiter de l'obscurité pour s'éloigner. Il apprit depuis que ces cinq bâtiments se composaient de deux vaisseaux de cinquante canons, deux bricks et un sloop de guerre.

Un mois environ après ce combat, *la Preneuse*, croisant sur le banc des Aiguilles, fut chassée par un vaisseau de soixante-quatre. Ce bâtiment était d'une marche supérieure, et, malgré les manœuvres de la frégate, elle se voyait gagnée sensiblement. La chasse durait depuis vingt-deux heures, et déjà les boulets du vaisseau arrivaient à bord, lorsque tout à coup L'Hermitte, faisant virer de bord, va se placer à côté de lui et engage le combat. Ses manœuvres et ses évolutions furent si habilement combinées, qu'il parvint à lui envoyer en poupe plusieurs volées qui lui occasionnèrent de grandes pertes en hommes. Profitant alors de la confusion qui régnait à bord du vaisseau anglais, il essaya de l'aborder; mais celui-ci, prévenant son dessein, prit chasse sous toutes voiles. *La Preneuse*, changeant de rôle, le poursuivit et ne l'abandonna que lorsqu'elle le vit entrer dans la rade du cap de Bonne-Espérance. Ces deux combats successifs avaient occasionné des avaries majeures à *la Preneuse;* elle faisait tellement d'eau que quatre pompes étaient constamment en activité; son gréement était en très mauvais état, et, outre ses pertes en tués et en blessés, le scorbut, qui s'était manifesté à bord, faisait des progrès considérables; L'Hermitte se décida donc à faire route pour l'Ile-de-France.

Déjà il distinguait les montagnes qui dominent le grand port, et il se disposait à y entrer, lorsque ses vigies lui annoncèrent un vaisseau, au vent à lui. L'Hermitte, afin de l'éviter, manœuvre pour passer entre le Coin de

mire et la terre. Le vaisseau anglais, n'osant le suivre, double les îles, et *la Preneuse* poursuit sa route dans les courraux. Mais, en approchant de la Pointe aux canonniers, on découvre un autre vaisseau. L'Hermitte alors serre le vent pour gagner le mouillage des Pavillons. Parvenu à la baie du Tombeau, la brise diminue, varie, et le vent, qui était à l'est-sud-est, passant tout à coup à l'ouest, fait masquer la frégate et la jette sur un banc de corail, l'avant à terre. Alors les deux vaisseaux commencèrent sur elle un feu des plus meurtriers. Dans sa position, L'Hermitte, ne pouvant faire usage que de ses canons de retraite, jugea sa perte inévitable. Il se mit alors en devoir de faire débarquer ses blessés et ses malades, et d'envoyer à terre une grande partie de son équipage. Resté à bord avec ses officiers et une partie de sa maistrance qui, malgré ses ordres, n'avaient point voulu le quitter, il amena son pavillon, toutefois après avoir fait saborder la frégate, et l'avoir mise dans l'impossibilité absolue d'être relevée. Des embarcations envoyées par les vaisseaux anglais vinrent en prendre possession; mais les batteries de terre, qui n'avaient pu la protéger, tirèrent alors sur elle, ce qui les obligea à l'abandonner après y avoir mis le feu.

Le capitaine de *la Preneuse* et son état-major furent transportés à bord de *l'Adamant*, où le capitaine les reçut avec les égards que les braves rendent toujours au courage malheureux. L'Hermitte, surtout, fut en particulier l'objet des attentions et des soins affectueux du commodore Hotham; la réputation de bravoure qu'il s'était acquise chez les Anglais lui méritait cette distinction, et le commodore lui avoua que les instructions qui lui avaient été données, par l'amiral commandant les forces navales anglaises dans ces mers, portaient qu'il

devait tout entreprendre et tout risquer pour s'emparer de *la Preneuse* ou la détruire; et cependant, ajoutait-il, il s'en est fallu de bien peu que je n'y réussisse pas. En effet, sans la saute de vent qu'avait éprouvée *la Preneuse*, les manœuvres hardies de son capitaine la sauvaient encore cette fois. L'Hermitte était depuis vingt-quatre heures à bord de *l'Adamant*, lorsqu'un canot français, monté par un des aides-de-camp du gouverneur de l'Ile-de-France s'y présenta en parlementaire. Cet officier était envoyé pour s'informer de l'état du capitaine L'Hermitte et demander sa mise en liberté sur parole, ainsi que celle de son état-major. Le commodore Hotham ayant accédé à cette demande, L'Hermitte descendit à terre dans le grand canot du vaisseau, accompagné d'un officier anglais. A peine cette embarcation eut-elle abordé, qu'elle fut entourée d'une foule immense accourue au port pour voir le capitaine de *la Preneuse*. Aussitôt qu'il parut, les cris mille fois répétés de *vive le brave L'Hermitte! vivent les officiers de la Preneuse!* se firent entendre, et il eut beaucoup de peine à empêcher qu'on ne le portât en triomphe jusqu'à l'hôtel où l'attendaient le gouverneur, l'amiral Sercey, et les principales autorités de l'Ile-de-France, qui tous l'accueillirent avec la plus grande distinction. Un salut de quinze coups de canon, tiré par le fort confié à la garde des milices, prouva au capitaine de *la Preneuse* l'admiration de la colonie pour sa brillante valeur.

L'Hermitte, lorsqu'il eut été échangé, revint en France. A son arrivée (octobre 1801) il fut nommé capitaine de vaisseau de première classe; le premier consul voulut le voir et lui témoigna en différentes circonstances la haute estime qu'il avait pour lui.

Au mois d'avril 1802, il reçut l'ordre d'aller prendre

à Lorient le commandement du vaisseau de soixante-quatorze *le Brutus*, qu'il conduisit à Brest, où il prit le nom de *l'Impétueux*. On se souvient sans doute encore en ce port des heureuses innovations que L'Hermitte introduisit dans l'installation de ce vaisseau, qui, par un ordre du jour, fut cité comme *vaisseau modèle*. Il passa ensuite successivement au commandement du vaisseau *l'Alexandre*, puis du *Vengeur*, vaisseau à trois ponts, sur lequel il remplit les doubles fonctions de capitaine de pavillon et de chef d'état-major de l'amiral Truguet, qui commandait en chef l'armée navale.

Vers la fin de l'année 1805, l'empereur ordonna l'armement, à Lorient, d'une division composée du vaisseau *le Régulus*, des frégates *la Cybèle* et *le Président*, et de deux corvettes. Le commandement en fut confié au capitaine L'Hermitte. Ses instructions lui donnaient en quelque sorte carte blanche; seulement il lui était recommandé de prolonger sa campagne aussi long-temps qu'il lui serait possible, en se ravitaillant avec ses prises.

La division sortit de Lorient le 31 octobre 1805, et se dirigea sur les Açores; elle y trouva des brumes épaisses et une très grosse mer. Cette croisière paraissant ne devoir pas être fructueuse, le capitaine L'Hermitte se décida à quitter ces parages et fit route pour les îles du Cap-Vert. Il y était depuis quelques jours, lorsqu'il eut connaissance de dix-sept bâtiments. Il les chasse, et parvient à s'emparer de quatre des plus gros, qu'il expédie pour Cayenne. Ces bâtiments faisaient partie d'un convoi sortant de Cork, en Irlande, et destiné pour la Jamaïque. Des îles du Cap-Vert il se porte sur Santiago, et mouille un moment sur la rade de la Praya.

En appareillant, il se dirige sur la côte d'Afrique et la prolonge depuis le cap de Monte jusqu'à celui des Palmes,

par 4° 30′ de latitude nord. Chemin faisant, il s'empare de la corvette anglaise *la Favorite*, de dix-huit canons de six et douze caronades de douze, qu'il réunit à sa division. Après avoir exploré tous les lieux de traite, depuis le cap Laho, le cap Coast, Juda, Benin, et avoir fait un grand nombre de prises, il mouille, le 4 mars 1806, à l'Ile-du-Prince (golfe de Guinée), par 1° 3′ de latitude nord, où il fait de l'eau, du bois, et se munit de rafraîchissements pour ses équipages.

Il y reste dix jours; la division met ensuite à la voile et fait route à l'est; mais, contrariée par des courants très violents, elle renonce à gagner la côte et met le cap à l'ouest-sud-ouest, pour s'éloigner de l'équateur. Ayant reconnu l'île de l'Ascension par les 5° sud, L'Hermitte se dirige sur Saint-Salvador, au Brésil, où il mouille, le 28 mars, avec six bâtiments anglais qu'il a capturés; il y vend ses prises, et, avec le produit, ravitaille sa division en vivres et provisions de toute espèce.

Le 1er juin suivant, il appareille, et, gagnant à l'est, il va établir sa croisière par les 20 et 25° de longitude occidentale, passage ordinaire des bâtiments anglais qui vont à Rio-Janeiro et dans l'Inde; mais tout le mois de juin se passe en coups de vent successifs qui contrarient ses opérations. Pendant le mois de juillet, la division croise sous la ligne, où elle éprouve encore une série de mauvais temps. Alors L'Hermitte prend le parti de quitter ces parages, et il se rend au vent des Antilles. Le 19 août, étant par les 24° 50′ de latitude et 70° 1′ de longitude, c'est-à-dire à cent lieues dans le nord-est de Saint-Domingue, la division éprouve un ouragan qui dure quarante-huit heures; *le Régulus* se voit séparé de ses deux frégates.

Resté seul, L'Hermitte continue pendant tout le mois

d'août à croiser dans ces parages, où il fait un grand nombre de prises; mais, dans les premiers jours de septembre, le scorbut, qui avait atteint son équipage, faisant de rapides progrès, il se décide à retourner en France. Arrivé en vingt-huit jours aux attérages, il y trouve, d'abord deux, et bientôt quatre vaisseaux. *Le Régulus* était alors par la latitude de Belle-Ile. Chassé par ces vaisseaux, il feint d'aller chercher Groix, et la brume favorise un moment sa fausse route. Mais le temps s'étant éclairci, il se retrouve en vue de la division anglaise, dont il n'est bientôt plus qu'à une portée de canon. Heureusement la nuit approchait; L'Hermitte alors prend le parti de donner dans l'Iroise, en rangeant de très près la chaussée des Saints. Les marins seuls peuvent apprécier ce que cette manœuvre présente de dangers pour un vaisseau; mais il fallait échapper à l'ennemi ou périr, et L'Hermitte ne balança point. Les vents le servaient, le succès justifia son audace. Le 2 octobre 1806, à deux heures du matin, il mouillait dans la rade de Brest. Au jour, on distingua les vaisseaux anglais croisant devant l'Iroise, et attendant sans doute *le Régulus*.

Nous avons cru devoir entrer dans quelques détails sur cette campagne du capitaine L'Hermitte, qui est une des plus brillantes de la guerre, par ses résultats. En effet, pendant près d'un an qu'elle dura, sa division prit ou détruisit cinquante bâtiments ennemis, portant ensemble deux cent vingt-neuf canons, et ayant à bord quinze cent soixante-dix hommes. La perte des Anglais fut évaluée à environ dix millions.

Au mois de janvier 1807, L'Hermitte fut fait contre-amiral, et quelques mois après il fut créé baron de l'empire. Le 4 juin 1811, il fut nommé préfet maritime à

Toulon, et il porta dans ces hautes fonctions cet esprit d'ordre, de sagesse et de loyauté qui le caractérisait. Au mois de janvier suivant, l'amiral Emériau, qui commandait l'armée navale réunie à Toulon, ayant été appelé à Paris, le contre-amiral L'Hermitte reçut l'ordre de réunir ce commandement à ses fonctions de préfet maritime, et il le conserva pendant trois mois.

Le gouvernement royal ne fut pas moins juste envers l'amiral L'Hermitte que ne l'avait été le gouvernement impérial. En 1814, il fut décoré de la croix de Saint-Louis, et le roi Louis XVIII le désigna pour aller prendre à Messine madame la duchesse d'Orléans. Il porta son pavillon sur le vaisseau *la Ville de Marseille*, à bord duquel S. A. R. le duc d'Orléans, aujourd'hui roi, prit passage, et qu'il ramena à Marseille, environ un mois après, avec sa famille. Ce fut pendant le cours de cette mission qu'il fut nommé commandeur de la Légion-d'Honneur, dont il était officier depuis la création de l'ordre.

A son retour, L'Hermitte reprit ses fonctions de préfet; mais sa santé était altérée par ses longues et pénibles campagnes; chaque fois qu'il reprenait la mer, les infirmités que lui avait occasionnées l'empoisonnement dont il avait été victime dans l'Inde, venaient l'assaillir avec plus de violence, et lui ôtaient souvent l'usage de ses membres.

Au mois de décembre 1815, L'Hermitte fut admis à la retraite. Il vint avec sa famille fixer sa résidence au Plessis-Picquet, près Paris, où il avait acheté une modeste habitation que ses amis et ses anciens compagnons d'armes se plaisaient à visiter, et où il est décédé le 28 août 1826. Zélé, actif et infatigable, L'Hermitte était considéré comme l'un des meilleurs officiers de son arme. Comme

homme privé, la douceur de son caractère et ses formes polies lui conciliaient l'amitié de tous ceux qui le connaissaient; on ajoutait toujours à son nom une épithète que plusieurs combats honorables lui avaient justement acquise, et l'on disait L'Hermitte *le Brave*, rendant ainsi hommage à l'une de ses plus éminentes qualités.

ROSILY-MESROS

FRANÇOIS-ÉTIENNE, COMTE DE [illegible],

DIRECTEUR DU DÉPÔT GÉNÉRAL DES CARTES ET PLANS DE LA MARINE, DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES, DU BUREAU DES LONGITUDES, GRAND'CROIX DE SAINT-MICHEL, ET DE LA LÉGION-D'HONNEUR, [illegible] DE HANNEBOC.

[illegible] janvier 1748, mort à Paris le 14 janvier 1[illegible]

[illegible] des plus anciennes familles [illegible]. Le comte de Rosily, son père, était [illegible] commandant de la marine à Brest. Sa [illegible] fesaient habituellement les officiers [illegible] ce corps, et à la conversation ne [illegible] que sur ce qui concernait la ma- [illegible]ne sorte, par [illegible] le jeune Rosily une [illegible] forme [illegible] destination pour cette [illegible] [illegible] études [illegible] [illegible] prix [illegible] [illegible] de le faire [illegible] [illegible] obtenir [illegible] [illegible], il se livra [illegible] [illegible] de ses [illegible] l'[illegible] [illegible] [illegible] [

ROSILY-MESROS

(FRANÇOIS-ETIENNE, COMTE DE),

VICE-AMIRAL, DIRECTEUR DU DÉPOT GÉNÉRAL DES CARTES ET PLANS DE LA MARINE, MEMBRE DE L'ACADÉMIE DE BREST, DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES, DE L'INSTITUT ET DU BUREAU DES LONGITUDES, GRAND'-CROIX DES ORDRES DE SAINT-LOUIS, DE LA LÉGION-D'HONNEUR ET DE L'ORDRE DANOIS DE DANNEBROG.

Né à Brest le 13 janvier 1748, mort à Paris le 12 janvier 1832.

Rosily descendait d'une des plus anciennes familles nobles de la Bretagne. Le comte de Rosily, son père, était chef d'escadre et commandant de la marine à Brest. Sa maison, où se réunissaient habituellement les officiers les plus distingués de ce corps, et où la conversation ne roulait ordinairement que sur ce qui concernait la marine, devint, en quelque sorte, pour le jeune Rosily une école dans laquelle se forma son inclination pour cette arme. En effet, à peine eut-il terminé ses études au collége de la Flèche, qu'il pria son père de le faire entrer dans la marine. Ayant obtenu son assentiment, il se livra dès lors avec toute l'ardeur de son caractère à l'étude des connaissances qui lui étaient nécessaires, et, à l'âge de quatorze ans, il y fut admis comme garde.

Il subit ses examens d'une manière si brillante que le

ministre lui accorda une gratification. L'emploi qu'il fit de cet argent mérite d'être connu. Il acheta une embarcation qu'il gréa lui-même, et avec laquelle il passait ses journées à louvoyer dans la rade de Brest. Surpris un jour par le gros temps, ce ne fut qu'à grand'peine qu'il parvint à gagner le port. Son père, qui s'y trouvait en ce moment, admirait l'habileté avec laquelle cette frêle embarcation manœuvrait au milieu de la tempête, tout en blâmant le jeune imprudent qui s'exposait ainsi à devenir victime de sa témérité. Il n'apprit que c'était son fils que lorsque celui-ci eut échappé au danger qui le menaçait.

De 1762 à 1769, Rosily fit diverses campagnes à Rio-Janeiro, à Terre-Neuve, à Saint-Domingue et dans les Antilles, sur les vaisseaux *le Sage*, *l'Amphion*, et les frégates *la Malicieuse*, *la Terpsichore*, *l'Hirondelle* et *la Perle*.

Nommé enseigne au mois de février 1770, il s'embarqua sur le vaisseau *l'Abrewack*, que commandait Kerguelen, et avec lequel il fit une campagne d'observation sur les côtes de France, depuis Brest jusqu'à Dunkerque. Il passa successivement, avec cet officier, d'abord sur *le Berrier*, et ensuite sur la frégate *la Fortune*, qui était destinée à faire le tour du monde.

Le 13 février 1772, on découvrit une terre que l'on crut faire partie du continent austral, dont la recherche était le but principal du voyage.

Rosily ayant été expédié avec la chaloupe de *la Fortune* pour faire la reconnaissance détaillée de la partie de côte en vue, ne fut pas peu surpris, au retour de sa mission, de ne plus retrouver cette frégate. Il fut recueilli miraculeusement par la flûte *le Gros-Ventre*, que commandait Saint-Allouarn, et fit sur ce bâtiment une cam-

pagne de près de huit mois, pendant laquelle il toucha à la Nouvelle-Hollande et visita Timor, Batavia et l'Ile-de-France.

A son retour à Brest, en 1773, il apprend que Kerguelen, dont le premier voyage n'avait pas eu le succès qu'on en espérait, venait de partir pour aller de nouveau à la découverte des terres australes, et notamment pour chercher et secourir les équipages de la flûte *le Gros-Ventre* et de la chaloupe de *la Fortune*, sur le compte desquels on avait les plus vives inquiétudes. Il sollicite et obtient la permission de le rejoindre à l'Ile-de-France, où il prend le commandement de la corvette *l'Ambition*, qui devait faire partie de cette seconde expédition.

Après une campagne de quatorze mois, pendant laquelle il éprouva des fatigues et des contrariétés de toute espèce, les soins à donner à sa santé forcèrent Rosily à revenir en France. Le repos lui était prescrit par les médecins, mais son activité infatigable ne lui permettait guère de s'y livrer. Cependant, pour concilier leurs prescriptions avec ses goûts, il prit le parti de voyager. Il se rendit en Angleterre, en Ecosse et en Irlande, et en visita les principaux ports. Il rapporta de ce voyage plusieurs objets utiles à la marine, entre autres, des pompes à chaînes, et deux armements complets pour vaisseaux et frégates, des poulies de nouvelle construction, fabriquées au moyen d'une machine qui, depuis, a été établie à Lorient. Il porta aussi ses observations sur le gréement des bâtiments de guerre et sur le mode de commettage de leurs cordages. Pendant toute la durée de ce voyage, il entretint une correspondance particulière avec M. de Sartine, et les lettres de ce ministre contiennent les témoignages les plus distingués de sa satisfaction.

Au mois de février 1778, Rosily fut promu au grade de

lieutenant de vaisseau et nommé au commandement du lougre *le Coureur*, armé de huit pierriers de deux livres, montés sur affûts. Ce bâtiment fut mis sous les ordres de M. de La Clocheterie, qui commandait la frégate *la Belle-Poule*, destinée à croiser dans la Manche. Le 17 juin, ils eurent connaissance d'une escadre anglaise forte de vingt bâtiments de guerre. *La Belle-Poule* prit chasse aussitôt et fit signal au *Coureur* d'imiter sa manœuvre. Mais une des frégates anglaises, *l'Aréthuse*, meilleure voilière que *la Belle-Poule*, la poursuivit et ne tarda pas à l'atteindre. Arrivé à portée de pistolet, le commandant de *l'Aréthuse* ordonne à M. de La Clocheterie de se rendre à bord de l'amiral Keppel, qui commandait l'escadre en vue. Sur son refus, elle lui envoie sa volée, et le combat s'engage immédiatement entre ces deux bâtiments. La frégate anglaise était accompagnée du cutter *l'Alerte*, armé de quatorze canons de six, qui se disposait à la seconder dans son engagement. Rosily, sans consulter l'infériorité de ses forces, n'hésite pas à attaquer ce bâtiment; il l'aborde, le combat avec acharnement, et, par cet acte de dévouement, il sauve *la Belle-Poule* des dangers d'un double engagement auquel elle eût certainement succombé, tandis qu'elle sortit victorieuse de ce combat mémorable. Après une lutte aussi inégale, et dans laquelle la plus grande partie de l'équipage avait été tuée ou blessée, *le Coureur*, entièrement désemparé et coulant bas d'eau, fut forcé de se rendre, et Rosily passa à bord du bâtiment anglais, tout en protestant contre l'illégalité de sa prise, puisque la guerre n'était point déclarée. En récompense de cette action vraiment héroïque, Rosily, quoique bien jeune encore, fut décoré de la croix de Saint-Louis. Conduit en Angleterre, il y resta environ vingt mois, mais sans vouloir se recon-

naître, ni lui, ni son équipage, comme prisonniers de guerre, et refusant la subsistance et les secours que l'amirauté lui offrait à ce titre. Cette courageuse protestation lui mérita les éloges les plus flatteurs de la part du ministre de la marine.

A son retour à Brest (février 1780), Rosily fut attaché au détail des constructions navales en ce port. Au mois de mai suivant, on lui confia le commandement de la frégate *la Lively*, avec la mission de protéger les convois dans le golfe de Gascogne.

En 1781, Rosily s'embarqua comme lieutenant en pied sur le vaisseau *le Fendant*, commandé par M. de Peynier, escortant un convoi destiné pour l'Inde. Arrivé à l'Ile-de-France, il reçoit l'ordre de prendre le commandement de la frégate *la Cléopâtre*, et de joindre immédiatement l'escadre du bailli de Suffren, qui se trouvait alors à Trinquemalay. A cette époque, ce général avait reçu de la cour l'injonction de passer sur une frégate lorsqu'il livrerait combat à l'armée anglaise. Il fit choix de *la Cléopâtre*, et, juste appréciateur du mérite militaire, il plaça Rosily au poste périlleux d'éclaireur de l'armée, dans lequel il le maintint durant toute la guerre.

A la paix, Rosily revint en France avec l'escadre du bailli de Suffren, et, au mois de juillet 1784, sur les témoignages avantageux que rendit de lui cet amiral, le roi l'éleva au grade de capitaine de vaisseau.

Rosily aurait pu profiter des loisirs de la paix pour prendre un repos qui lui était nécessaire; mais cette inaction ne pouvait s'accorder avec son zèle pour le service et son ardeur pour la science, il sollicita et obtint le commandement de la frégate *la Vénus*, avec laquelle il fut chargé de remplir dans les mers de l'Inde et de la

Chine plusieurs missions politiques et commerciales fort importantes, et, en même temps, de rectifier les cartes du *Neptune oriental*, sur lesquelles il avait reconnu, pendant la guerre, de graves erreurs. Il appareilla de Brest au mois de février 1785, et arriva à l'Ile-de-France le 29 mai de la même année; il fit aussitôt ses préparatifs pour aller reconnaître les côtes orientales de l'Afrique; mais la mousson étant fort avancée, il dut se borner à en aborder quelques points. Nous n'entrerons pas ici dans le détail des diverses négociations qu'il entama dans le cours de cette campagne; nous nous bornerons à indiquer rapidement les travaux scientifiques qui la signalèrent.

Après avoir reconnu la pointe sud de Madagascar, la baie de Saint-Augustin et l'île d'Anjouan, il alla attaquer la côte d'Afrique vers le cap Delgada; il détermina les positions de Quiloa et des îles Monfia et Pemba, qu'il reconnut être portées de 2° 15′ à 20′ trop à l'est sur les cartes alors en usage. Il observa qu'il en était de même de la position du cap de Guardafui, extrémité orientale de l'Afrique.

De là, il se rendit à Mascat [1], sur la côte d'Arabie, près de l'entrée du golfe de Perse. Il s'avança dans ce golfe jusqu'à son extrémité occidentale, et en fixa les limites par les observations qu'il fit à l'île de Karack, au moyen de ses horloges marines.

A sa sortie du golfe, Rosily visita la côte de Perse, sur laquelle on n'avait alors que des notions confuses, et la suivit jusqu'au-delà des bouches du Sind, au commencement de la côte de Guzarat. Cette première campagne

(1) Nous avons suivi, pour tous les noms de villes, de caps, etc., l'orthographe adoptée par Daprès.

procura des connaissances exactes sur des parties de cette côte qui n'avaient pas encore été visitées.

Peu de temps après son retour à l'Ile-de-France, en 1786, Rosily eut ordre de se rendre au Bengale pour y faire exécuter les conventions passées, à cette époque, entre les Anglais et les Français, et la fermeté qu'il montra dans cette circonstance ne contribua pas moins que ses manières affables à la stricte exécution des traités.

Au mois de janvier de l'année suivante, il part de Mahé et fait route pour les Laquedives; il reconnaît Socotora, et détermine avec exactitude la position de cette île. De là, il se porte sur la côte d'Arabie, qu'il prolonge jusqu'au détroit de Babel-Mandeb, et détermine la position des points les plus remarquables de cette côte.

Il entre ensuite dans la mer Rouge, multiplie les observations de latitude et de longitude, ainsi que les relèvements des îles, caps, montagnes et autres points dont il put prendre connaissance, en remontant jusqu'à Suez, ainsi qu'en opérant son retour. Le principal résultat de cette remarquable navigation fut une carte de la mer Rouge, en trois feuilles, ainsi qu'un plan particulier du golfe de Suez.

Pendant la durée de sa relâche à Moka, il sut inspirer une si grande confiance à l'iman qui y gouvernait, qu'il réussit à faire accueillir divers projets utiles à l'extension du commerce français.

La Vénus, ayant besoin de réparations, fut désarmée à Pondichéry au mois de juin 1788, et Rosily passa immédiatement au commandement de *la Méduse*. Il appareilla au mois de juin de l'année suivante, pour aller faire une campagne d'observations dans les mers de la Chine. A cette époque, le roi de la Cochinchine venait de reconquérir ses états, et Rosily reçut l'ordre de prendre à

son bord un des fils de ce prince et sa suite, ainsi que l'évêque d'Adran et les missionnaires qui l'accompagnaient, pour les transporter à Pulo-Condor.

Après avoir débarqué ses passagers, il entreprend la reconnaissance hydrographique des côtes de la Cochinchine et de diverses autres parties de la mer de Chine. Les côtes de la Cochinchine étaient alors peu fréquentées par les marins français, et la navigation en était réputée difficile et dangereuse; Rosily les prolongea de très près; il y multiplia les observations de longitude avec ses horloges marines, fit un grand nombre de relèvements, et prit des vues de tous les points de la côte qu'il avait l'intention de représenter sur ses cartes, tels qu'ils paraissent à la mer.

Après avoir terminé cette opération, Rosily alla relâcher dans la baie de Manille et rectifia le plan de cette baie, dont l'inexactitude avait causé l'échouement de la frégate *la Calypso*.

Outre les cartes particulières de la mer Rouge et des côtes de la Cochinchine, qui forment les résultats les plus remarquables de cette longue et laborieuse campagne, on doit encore à Rosily la reconnaissance hydrographique des côtes de la presqu'île orientale de l'Inde et de l'île de Ceylan. Les détails des cartes qui renferment ces observations sont assujétis aux principaux points dont il avait été à même de déterminer avec exactitude les latitudes et les longitudes à différentes époques. Il a consigné, dans des mémoires officiels inédits, les remarques les plus importantes qu'il avait pu faire sur les productions, le commerce et le génie des habitants de ces diverses contrées.

Rosily était de retour à l'Ile-de-France, en 1790, lors de l'assassinat du comte de Mac-Nemara, et il fut appelé

à le remplacer dans le commandement de la station de l'Inde.

Après un pareil attentat, on peut juger quelle dut être la position difficile de cet officier-général. Il lui fallut tout l'ascendant qu'il avait acquis dans la marine par son intrépidité, pour rétablir l'ordre dans la colonie et maintenir la subordination parmi les équipages des bâtiments qui étaient alors à l'Ile-de-France. Aussi fut-ce à sa conduite pleine de modération, en même temps que de fermeté, que l'on dut la conservation de notre principal établissement dans l'Inde.

Remplacé dans le commandement de cette colonie par M. de Saint-Félix, Rosily appareilla, au mois d'août 1791, pour opérer son retour en Europe. Toujours infatigable, il continua ses observations scientifiques jusqu'à Brest, où il mouilla le 25 octobre, après une campagne de sept années consécutives.

A son arrivée, il s'empressa de remettre au dépôt général des cartes et plans de la marine les documents hydrographiques qu'il avait recueillis, et c'est avec ces matériaux qu'il rédigea l'ouvrage qu'il a publié sous le titre de *Supplément au Neptune oriental.*

« Cet ouvrage, a dit M. Beautemps-Beaupré [1], est très « remarquable pour l'époque à laquelle il a été exécuté, « et son auteur a mérité la reconnaissance de tous les « navigateurs. Dans le cours de ce travail, ajoute ce sa- « vant ingénieur-hydrographe, M. Rosily a fait un emploi « fort judicieux des horloges marines de Ferdinand Ber- « thoud, pour déterminer les longitudes des principaux « points des côtes de la mer des Indes et de la Chine, et

(1) Ingénieur-hydrographe en chef de la marine, membre de l'Académie des Sciences, de l'Institut et du Bureau des longitudes.

« il a prouvé que, si les méthodes employées aujourd'hui « dans les travaux de ce genre avaient été connues de « son temps, il aurait fourni les documents les plus com- « plets sur les côtes qu'il a parcourues. »

Au mois de janvier 1793, Rosily fut promu au grade de contre-amiral, et chargé de parcourir les côtes depuis Saint-Malo jusqu'à Anvers, pour y recueillir des renseignements sur l'état des ports et sur la situation du personnel des classes. A son retour de cette inspection, il fut nommé commandant d'armes au port de Rochefort, fonctions qu'il exerça jusqu'au mois de juillet de la même année. A cette époque, ayant été destitué comme noble, il se retira à Versailles avec sa famille; et là, loin du bruit et des troubles de la capitale, étranger à la politique, il s'occupa sans relâche du soin de mettre en ordre les matériaux hydrographiques qu'il avait recueillis dans ses divers voyages. Réintégré dans son grade quelques mois après, il fut chargé par le comité de salut public de travailler à la rédaction définitive des cartes et plans qu'il avait levés dans les mers de l'Inde et de la Chine.

Ces travaux furent récompensés par sa nomination à la place de directeur et inspecteur général du dépôt des cartes et plans de la marine, qui lui fut conférée par arrêté du comité de salut public, en date du 22 août 1795. Au mois de juillet de l'année suivante, le directoire exécutif l'éleva au grade de vice-amiral. A partir de cette époque jusqu'en 1805, Rosily fut chargé de plusieurs missions de la plus haute importance, qu'il serait trop long d'énumérer ici; nous citerons seulement celle qu'il remplit à Gênes et à la Spezzia, à Boulogne, à Anvers, lors de l'établissement de l'arsenal; une inspection des côtes de France, depuis Rochefort jusqu'à

Amsterdam, avec le général du génie Marescot, et une seconde avec le général d'artillerie Songis. Il eut aussi à rédiger un grand nombre d'instructions et de mémoires relatifs à la guerre et à la navigation. Celles de ces instructions qui étaient relatives à la campagne d'Egypte lui furent demandées par Bonaparte, avec lequel il travaillait fréquemment.

Outre le *Supplément au Neptune oriental*, Rosily a travaillé à un télégraphe, remarquable par la simplicité de son mécanisme, et il est auteur d'un système complet de signaux, fruit de plusieurs années de travail.

En 1805, l'empereur lui confia le commandement de l'armée navale combinée de France et d'Espagne, qui était réunie à Cadix, et qui se composait de trente-trois vaisseaux de ligne. Le décret impérial qui lui conférait ce commandement, avec le titre d'amiral, ne fut signé que le 1er novembre 1805, au quartier-général de Braunau. Cependant, dès le 24 septembre, Rosily, d'après les ordres qu'il avait reçus, s'était hâté de quitter Paris. Malheureusement son empressement fut inutile, et il n'arriva que pour recueillir les débris du funeste combat de Trafalgar, qui avait été livré la veille même de son entrée à Cadix. Par suite de ce désastre, l'armée navale se trouvait réduite à cinq vaisseaux français et quelques vaisseaux espagnols, qui étaient rentrés dans la baie presque entièrement désemparés.

L'amiral Rosily la réorganisa et la mit en état de reprendre la mer au premier ordre. Pendant deux ans et demi il resta dans la baie de Cadix, où il fut constamment bloqué par une armée anglaise très supérieure en forces. Le 26 mai 1808, cette armée, composée de treize vaisseaux de ligne, dont quatre à trois ponts, et accompagnée d'un convoi portant cinq mille hommes, s'ap-

procha de Cadix, paraissant faire des dispositions pour forcer l'entrée de la baie. Aussitôt l'amiral, de concert avec le général Apodaca, qui commandait les vaisseaux espagnols, alors au nombre de six, alla se mettre en défense entre les forts de Puntalès, de Matagorda et de San-Luis. Mais, le 27, une insurrection, occasionnée par la nouvelle des événements de la Péninsule, se manifesta à Cadix, et M. de Solano, gouverneur de cette ville, fut égorgé. A tous les bruits que l'on fit courir pour exciter le peuple contre les Français, on ajouta que l'escadre espagnole était retenue prisonnière. L'amiral Rosily n'avait point d'ordre pour agir hostilement contre les Espagnols; mais, voulant démontrer la fausseté de ces bruits, il permit, le 30, à M. Apodaca, sur la demande qui lui en fut faite, de se séparer de lui, et d'aller se placer dans la partie occidentale de la baie. Malgré cet acte de loyauté l'irritation contre les Français n'en fut pas moins extrême.

Il n'entre point dans notre sujet de raconter en détail les événements déplorables qui suivirent la mort de M. de Solano, mais nous devons dire qu'au milieu de ces circonstances critiques l'amiral se montra tel qu'on l'a toujours vu dans le cours de sa carrière. Bloqué par l'escadre anglaise, menacé par toutes les forces espagnoles de terre et de mer, il prit la résolution de s'emparer de l'arsenal de la Carraca et de s'y retrancher, en attendant le corps d'armée aux ordres du général Dupont, qui était en marche sur Cadix. Mais la persistance des vents contraires laissa aux Espagnols, qui devinèrent ses intentions, le temps de couler des bâtiments dans la passe, et cette ressource lui fut enlevée. Obligé dès lors de conserver son mouillage, l'amiral, qui avait répondu par un refus à une première sommation de se rendre,

essuya, pendant les journées des 9 et 10 juin, le feu continu des vaisseaux espagnols, de quarante-six chaloupes canonnières, de quatorze bombardes, des forts et des batteries qui l'entouraient de toutes parts, et qui lancèrent sur son escadre plus de douze cents bombes. Après avoir opposé à ces attaques la défense la plus opiniâtre, l'amiral, sollicité par M. de Morla, capitaine général de la province, de faire connaître les conditions auxquelles il cesserait le feu, demande d'abord qu'on le laisse sortir de la baie de Cadix; puis il propose, comme dernier moyen de conciliation, de débarquer ses munitions, afin de fournir la preuve irrécusable de son désir sincère de conserver la neutralité, que les Espagnols seuls avaient violée. Sur le refus du conseil suprême de Séville, Rosily, voyant se multiplier à chaque instant les forces de ses ennemis, résolut de sortir avec éclat d'une position qui devenait de plus en plus difficile. Bien que ses munitions fussent épuisées en grande partie, il conçut le hardi projet de passer devant les vaisseaux espagnols, de traverser l'escadre anglaise qui le bloquait, et de courir les chances d'un combat, inégal sans doute, mais dans lequel il ne pouvait du moins succomber qu'avec gloire. Toutes les dispositions étaient faites et les ordres donnés pour sortir de la baie dans la nuit du 11 au 12 juin; mais cette fois encore le vent s'opposa à l'exécution de son entreprise.

Cependant le peuple, irrité de sa longue défense, menaçait d'égorger les Français restés à terre au port Sainte-Marie, à Cadix et à la Isla de Léon; il se porta même à plusieurs reprises sur les hôpitaux, où se trouvaient réunis environ deux cents hommes qui ne durent leur conservation qu'à la noble fermeté que déploya M. de Morla dans cette circonstance. Enfin, après avoir prolongé

jusqu'au 14 juin sa glorieuse défense, et avoir attendu en vain le corps d'armée qui devait arriver le 7, l'humanité et la raison faisant un devoir à l'amiral Rosily de céder aux sommations réitérées de M. de Morla, et de prévenir ainsi la destruction totale de son escadre, il entra en négociation avec ce général.

Il fut convenu entre eux que les états-majors et les maîtres chargés resteraient à bord des bâtiments français pour la conservation des objets d'armement, dans le cas où ils devraient être ultérieurement rendus à la France. Mais, lorsque la junte espagnole eut appris la capitulation du général Dupont à Baylen, elle expédia au général Morla l'ordre de s'emparer définitivement de l'escadre française, en permettant néanmoins à l'amiral Rosily de rentrer en France avec son état-major.

L'empereur Napoléon, appréciant les circonstances critiques dans lesquelles s'était trouvé l'amiral, et sa résistance courageuse aux forces supérieures qui l'avaient attaqué, loua hautement sa conduite et lui témoigna toute l'estime qu'elle lui avait inspirée. Il lui offrit même à cette époque le ministère de la marine; mais l'amiral Rosily, modeste autant qu'habile, était étranger à l'ambition, et il refusa cette fois encore le portefeuille qui déjà lui avait été offert sous le directoire; il se contenta de reprendre au dépôt général ses fonctions de directeur. En 1811, il fut nommé président du conseil des constructions navales, et, en 1813, il reçut, de concert avec le comte Dejean, directeur général du génie, MM. Tarbé, inspecteur général des ponts et chaussées, Beautemps-Beaupré, ingénieur-hydrographe en chef de la marine, la mission d'aller choisir l'emplacement de l'arsenal maritime projeté à l'embouchure de l'Elbe.

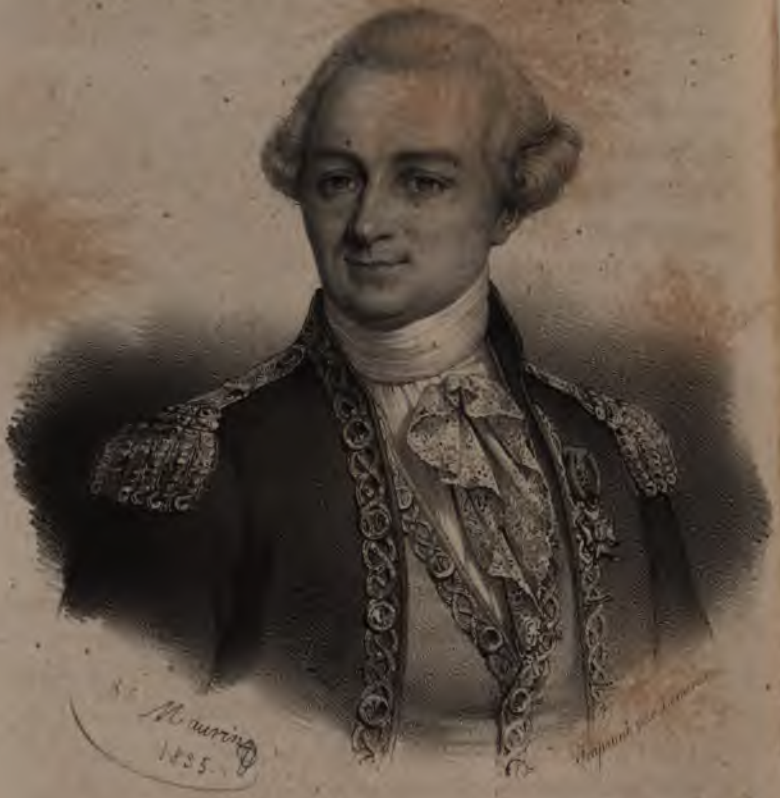
C'est à l'amiral Rosily qu'on doit, en 1814, l'organisa-

tion définitive du corps des ingénieurs-hydrographes de la marine, et c'est sur sa proposition que fut commencée en 1816, par les ingénieurs de ce corps, la reconnaissance générale des côtes de France, vaste travail dont le *Pilote français*, déjà publié en grande partie, doit être le principal résultat.

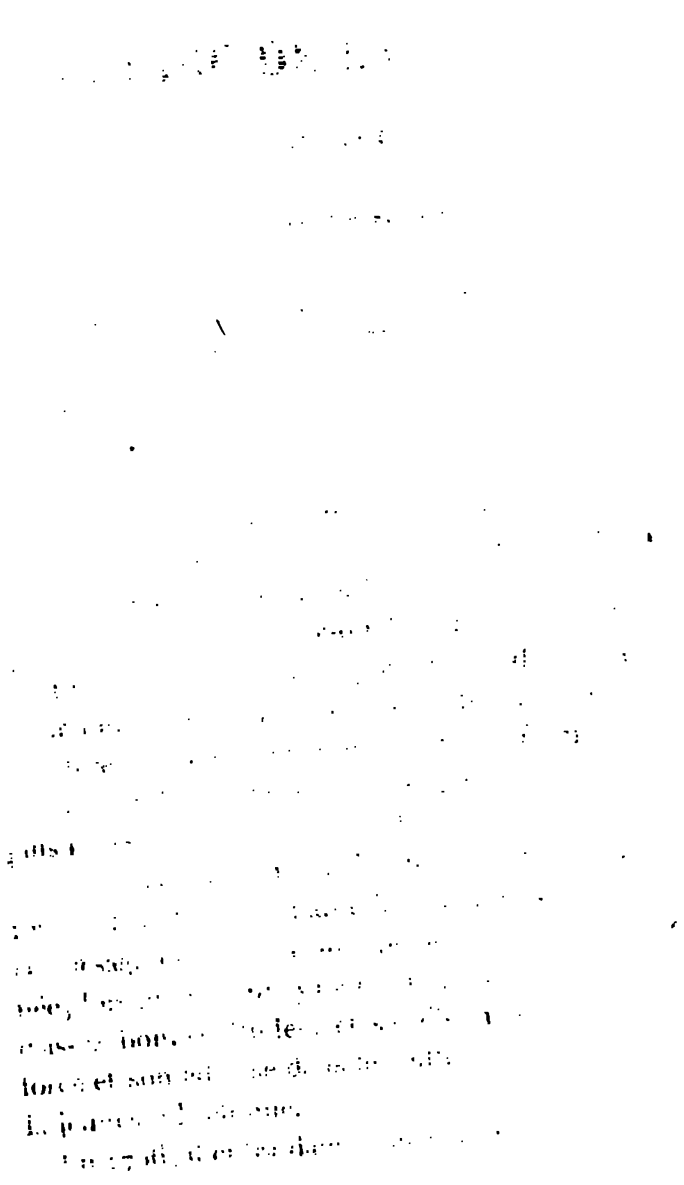
En 1827, il demanda à être remplacé dans les fonctions de directeur du dépôt de la marine par le contre-amiral de Rossel, qui remplissait celle de directeur adjoint; et le roi, en accueillant cette demande, lui conféra, comme témoignage de satisfaction pour ses éminents services, le titre de directeur général honoraire du dépôt.

Au mois de mai 1832, l'amiral Rosily fut mis à la retraite. Sept mois après la mort l'enlevait à sa famille, dont il était adoré, à ses nombreux amis et à la science.

A une belle et noble figure, le comte de Rosily joignait cette franchise bretonne, cette loyauté, cet amour du bien, cette probité et cette bonté inaltérables qui gagnent et captivent tous les cœurs. Il était doué d'une grande force d'ame et d'une activité extraordinaire qu'il conserva jusqu'au dernier moment. Marin par goût, ou plutôt marin passionné, il courut dès sa jeunesse à la recherche des dangers de la navigation, dans le but de les faire éviter aux autres. Sur la fin de sa carrière, il fit servir ses vastes connaissances et sa longue expérience à l'instruction des navigateurs; aussi fut-il constamment admiré pour ses talents, comme il fut toujours aimé pour son noble caractère. Enfin, il sut à la fois acquérir l'estime des étrangers, et mériter, dans sa patrie, les plus glorieux suffrages.



DU COUEDIC DE KERGOUALER.



DU COUËDIC DE KERGOUALER

(CHARLES-LOUIS),

VICOMTE, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, CAPITAINE DE VAISSEAU,

Né au château de Kerguelenen, le 17 juillet 1740, mort à Brest le 7 janvier 1780.

Du Couëdic descendait d'une ancienne famille noble de Bretagne; son grand-père était capitaine de la noblesse du département de Quimper.

Il était âgé de six ans lorsqu'il perdit son père. Sa mère s'étant remariée après quelques années de veuvage, on lui nomma, ainsi qu'à ses frères, un tuteur, homme d'un caractère dur, qui, sous prétexte de lui former un tempérament robuste, le laissait manquer des vêtements les plus nécessaires, même dans l'hiver. Le jeune Du Couëdic, doué par la nature de la gaîté la plus aimable, heureux indice d'un bon naturel, supportait sans se plaindre ces désagréments. Il avait à peine atteint sa dixième année, lorsqu'on l'envoya au collége de Quimper. Il y fit d'assez bonnes études, et s'y distingua surtout par sa force et son adresse dans les luttes alors en usage parmi la jeunesse bretonne.

En 1756, il entra dans la marine en qualité de garde,

et fut embarqué sur *le Diadème*. Ce vaisseau, qui faisait partie de l'escadre aux ordres du chevalier de Beaufremont, s'empara, sur les côtes de Saint-Domingue, du vaisseau anglais *le Grenwich*, et soutint, aux attérages de Brest, un combat de trois heures contre *le César*, de soixante-seize canons.

Après avoir été embarqué, pendant les années 1757 et 1758, sur le vaisseau *l'Hector* et la frégate *la Thétis*, il passa, en 1759, sur *le Robuste*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres du maréchal de Conflans. Sortie de Brest au nombre de vingt-un vaisseaux, quatre frégates et deux corvettes, elle fut rencontrée, le 20 novembre 1759, à la hauteur de Belle-Ile, par une armée anglaise, de beaucoup supérieure en forces. La mer était grosse et le temps par grains, ce qui ne permit à aucune des deux armées de se mettre en ligne. Cependant vers les deux heures de l'après-midi, l'arrière-garde française, composée de trois vaisseaux, se vit attaquée par dix. Le combat fut des plus vifs de part et d'autre. Peu de temps après, vingt-six autres vaisseaux firent porter sur le corps de bataille de l'armée. Le maréchal alors fit signal de se ranger en bataille sur une seule ligne; mais les vents contraires mettant obstacle à cette manœuvre, elle ne put être qu'imparfaitement exécutée. Les Anglais attaquèrent vivement cette ligne mal formée et la mirent en désordre. L'armée française fut dispersée. *Le Formidable* tomba au pouvoir de l'ennemi; *le Thésée* et *le Superbe* coulèrent bas en virant de bord, par suite de l'imprudence qu'on commit de ne point fermer les sabords de la batterie basse; *le Héros* et *le Soleil-Royal*, que montait le maréchal de Conflans, s'incendièrent à la côte du Croisic; *le Juste* périt à l'entrée de la Loire, et tous les autres bâtiments allèrent s'échouer dans la ri-

vière de la Vilaine. La nuit, en forçant les Anglais à se rallier, mit fin à cette malheureuse journée.

Tels furent les débuts du jeune Du Couëdic dans la carrière maritime. Ils en auraient peut-être détourné tout autre que lui; mais les dangers auxquels il venait d'être exposé ne firent au contraire que lui inspirer une nouvelle ardeur.

A son retour à Brest, il fut embarqué sur *la Vestale*. En sortant du port, au mois de janvier 1761, cette frégate fut rencontrée par un vaisseau anglais, contre lequel elle soutint un combat d'une heure. Obligée d'amener, *la Vestale* fut prise, et Du Couëdic se vit prisonnier de guerre. Il ne resta que six mois en Angleterre.

Au mois de mars 1763, il fut fait sous-brigadier, et embarqué en cette qualité sur le vaisseau *le Petit-Mars*, avec lequel il fit une campagne aux Iles-du-Vent. En revenant en France, ce vaisseau fit naufrage sur la côte d'Espagne, et Du Couëdic fut du petit nombre de ceux qui échappèrent au désastre de ce bâtiment.

Après avoir fait, comme enseigne de vaisseau, une campagne à la Guadeloupe, sur la corvette *la Légère*, il revint à Brest et passa sur *l'Heure-du-Berger*. Cette frégate avait mission de croiser dans les mers de l'Inde; elle y resta depuis 1767 jusqu'en 1771, époque à laquelle elle opéra son retour en France, sous le commandement de Du Couëdic, qui avait succédé à son capitaine, mort à l'Ile-de-France. Après une campagne aussi longue et aussi fatigante, le repos lui était devenu nécessaire; il se rendit à Brest, son département, et, à quelque temps de là, il se maria avec mademoiselle Du Couëdic de Kerpleizec, une de ses cousines.

Au mois de janvier 1773, Du Couëdic, qui venait d'être nommé enseigne des gardes de la marine, s'embarqua

sur le vaisseau *le Roland*, commandé par Kerguelen, qui allait, pour la seconde fois, à la recherche des terres australes. Après une campagne infructueuse, *le Roland* rentra à Brest au mois de septembre 1774.

En 1776, Du Couëdic faisait partie, sur le brick *l'Ecureuil*, de l'escadre d'évolution commandée par M. Duchaffault. Ce fut au retour de cette campagne qu'il fut nommé lieutenant de vaisseau (avril 1777), et chargé de suivre, à Lorient, la construction des frégates *l'Iphigénie* et *la Surveillante*. Les soins qu'il donna à cette opération, et les talents qu'il y déploya, lui méritèrent la croix de Saint-Louis, dont il fut décoré au mois de décembre 1777.

Lorsqu'au commencement de l'année 1778 ces deux frégates eurent été lancées à l'eau, M. de Sartines, alors ministre de la marine, fit connaître à Du Couëdic que le roi lui destinait le commandement de l'une d'elles, en lui laissant le choix. Il demanda *la Surveillante*, et, en remerciant le ministre de la faveur que lui faisait Sa Majesté, il ajoutait que cette frégate *serait son tombeau ou son char de triomphe*. Elle devait être l'un et l'autre.

A sa première sortie, *la Surveillante* fit partie de l'armée navale aux ordres du comte d'Orvilliers, et se trouva au combat qu'elle livra à celle de l'amiral Keppel, devant Ouessant, le 27 juillet 1778. Au mois de janvier de l'année suivante, Du Couëdic reçut l'ordre d'aller en croisière dans la Manche. Il avait déjà fait un assez grand nombre de prises sur le commerce anglais, lorsque, le 12 mars, il fit rencontre du corsaire *la Vieille-Angleterre*, de dix-huit canons et de cent dix hommes d'équipage, qu'il coula bas, après s'en être emparé, à la suite d'un engagement assez vif. Le 19 avril suivant, il eut connaissance d'un autre corsaire, *le Crache-Feu* (*Spit-Fire*), armé de

vingt caronades, et ayant quatre-vingt-quinze hommes d'équipage. Le capitaine de ce bâtiment, appréciant l'avantage qu'il devait retirer de son artillerie, manœuvra pour s'approcher le plus près possible de *la Surveillante*. Mais Du Couëdic, le tenant constamment à la portée de ses canons, l'écrasa tellement par son feu vif et soutenu, qu'il le força de se rendre. *Le Crache-Feu* perdit près de soixante hommes dans ce combat, et *la Surveillante* comptait douze hommes tués ou blessés. M. de Sartines, par une lettre du 8 mai 1779, témoigna au capitaine et à l'équipage de *la Surveillante* toute la satisfaction du roi pour leur belle conduite dans cet engagement. Ces combats n'étaient que le prélude de celui qui devait immortaliser à jamais le vicomte Du Couëdic.

Lorsqu'au mois de septembre 1779 les flottes combinées de France et d'Espagne, sous le commandement du comte d'Orvilliers et de don Louis de Cordova, rentrèrent à Brest, *la Surveillante* reçut l'ordre d'aller s'établir en croisière, à la hauteur d'Ouessant, pour y observer une division de six vaisseaux qu'on savait devoir sortir de Portsmouth. On lui donna pour aviso le cutter *l'Expédition*, commandé par M. de Roquefeuil.

Par une coïncidence singulière, le gouvernement anglais, également instruit qu'une division de vaisseaux devait sortir de Brest, destina la frégate *le Québec*, capitaine Farmer, à en observer la direction. Elle avait pour mouche le cutter *le Rambler*.

Les deux frégates sortirent le même jour, 4 octobre 1779, pour remplir leur mission ; *la Surveillante* se dirigea sur Ouessant, et *le Québec*, sortant de Portsmouth, fit route pour Brest.

Le 6, à la pointe du jour, se trouvant environ à mi-canal, elles eurent connaissance l'une de l'autre. Les vents

régnaient de la partie de l'est, petit frais, la mer belle. *Le Québec* était alors à trois lieues au vent, gouvernant au sud-sud-ouest grand largue; *la Surveillante*, au plus près, avait le cap au nord-nord-est. Aussitôt qu'elles s'aperçurent, la frégate anglaise tint le vent, babord amures, et diminua de voiles; *la Surveillante* alors, virant de bord, prit les mêmes amures et se mit sous les huniers. Les deux frégates s'étant reconnues ennemies, par leurs signaux, arborèrent chacune leur pavillon, en l'assurant d'un coup de canon.

Le Québec, pour se rapprocher de *la Surveillante*, gouverna plus arrivé, et Du Couëdic, dans la même intention, continua à tenir le vent, les deux frégates faisant peu de voiles pour se préparer au combat.

Vers onze heures, se trouvant à portée de canon, *la Surveillante* commença le feu [1]. La frégate anglaise, qui venait du vent et gouvernait plus largue, n'envoya sa bordée, en venant au lof, que lorsqu'elle fut à demi-portée de canon; Du Couëdic, serrant le vent davantage, pour s'approcher de plus près, le combat s'engagea bientôt à portée de mousqueterie.

Après plus d'une heure d'engagement dans cette position, *le Québec* manœuvra pour se laisser dépasser par *la Surveillante*. Du Couëdic, jugeant que l'intention du capitaine anglais était de lui envoyer en poupe sa bordée de babord, en abattant sur tribord, fit arriver en coiffant devant. En effet, *le Québec*, lorsqu'il se trouva en arrière de *la Surveillante*, vint sur tribord; mais, quand il envoya sa volée, *la Surveillante* lui présentait déjà son

(1) Nous empruntons les détails de ce combat à la relation qu'en a publiée M. le chevalier de Lostanges, qui était embarqué comme officier sur *la Surveillante*. 1 vol. in-8°, Paris, 1817.

côté de tribord et lui lâchait la sienne, tant son évolution avait été prompte. Ce fut donc à la précision de son coup d'œil et à l'habileté de sa manœuvre, que Du Couëdic dut d'éviter l'effet meurtrier d'une volée reçue en poupe.

Les deux frégates ne pouvant plus serrer le vent, en raison du mauvais état de leur grément, firent route grand largue, *le Québec* toujours au vent. Ce fut dans cette position que le combat devint plus vif et plus meurtrier; elles étaient presque bord à bord, et quelquefois si près l'une de l'autre, que les refouloirs se touchaient.

Le combat durait depuis une heure et demie, et le feu commençait à se ralentir de part et d'autre, lorsque les trois mâts de *la Surveillante* tombèrent à la fois, mais heureusement en travers sur babord, de sorte que l'autre côté, d'où l'on se battait, resta dégagé. Quelques minutes après *le Québec* fut aussi entièrement démâté, mais moins heureusement que la frégate française, car ses trois mâts étant tombés sur l'arrière, les passavants et le gaillard se trouvèrent tellement engagés, que le service de l'artillerie devint presque impossible.

Du Couëdic, quoique déjà blessé à la tête par deux balles, dont une lui avait effleuré le crâne, était resté sur le pont. Voulant profiter du désordre qui régnait à bord de la frégate ennemie, pour l'aborder, il en donna l'ordre, et désignant, pour commander cette manœuvre, ses trois neveux, qui étaient embarqués avec lui comme gardes de la marine, il leur dit gaîment: « Allons, mes « enfants, c'est à vous de donner l'exemple; songez à bien « soutenir l'honneur de la famille. » Il achevait à peine ces mots, lorsqu'une balle vint le frapper dans le ventre et alla se loger dans les reins. Cette troisième blessure lui faisait perdre beaucoup de sang; mais, malgré les

l'équipage étaient fixés sur lui, et, au moment où il quitta le bâtiment qu'il ne devait, hélas ! plus revoir, les matelots et les officiers lui exprimèrent leur reconnaissance pour la gloire qu'il leur avait acquise.

Les blessures de Du Couëdic donnèrent d'abord quelques espérances; celles de la tête étaient presque guéries; mais les chirurgiens n'ayant pu, malgré plusieurs opérations, extraire la balle qui était restée dans le ventre, il s'y forma un abcès qui occasionna sa mort, le 7 janvier 1780.

Le roi, aussitôt qu'il fut informé du combat soutenu par *la Surveillante*, fit écrire à Du Couëdic, pour le féliciter sur sa belle conduite, et le nomma capitaine de vaisseau; les officiers de son état-major furent récompensés par des grades, des décorations et des pensions.

On accorda ensuite à sa veuve une pension de trois mille francs, reversible sur ses enfants, et à ceux-ci, qui étaient au nombre de trois, un fils et deux filles, une pension de cinq cents francs chacun. Le roi ordonna aussi qu'un monument fût érigé sur la tombe de Du Couëdic, afin que la mémoire de ce brave officier passât à la postérité [1].

Le fils de Du Couëdic a aussi suivi la carrière des armes. Entré dans la marine, en 1791, il y fit une seule campagne. Obligé d'émigrer, lors de la terreur, il rejoignit, en Allemagne, l'armée de Condé, où il servit dans la cavalerie jusqu'en 1801, époque à laquelle il rentra en France et prit du service dans l'armée de terre. En 1828,

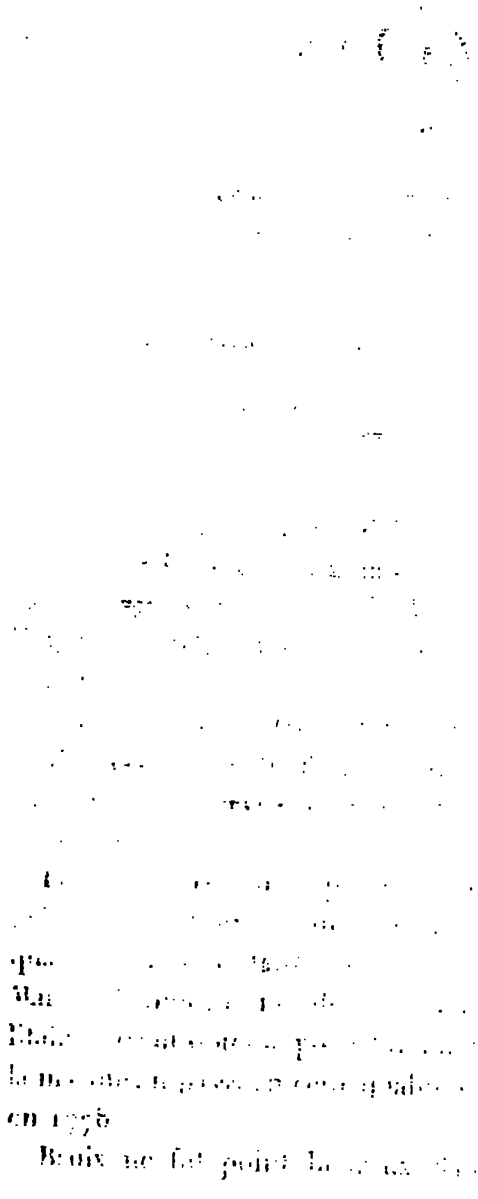
(1) Ce monument, érigé en 1780, fut détruit en 1793. En 1805, un arrêté du département du Finistère, approuvé par l'empereur Napoléon, en ordonna le rétablissement. L'inauguration s'en fit avec éclat, et l'amiral Ganteaume, commandant alors l'armée navale de Brest, présida à cette cérémonie.

le vicomte Du Couëdic était colonel du 2e régiment de cuirassiers, lorsque les souffrances que lui occasionnaient ses blessures le forcèrent à prendre sa retraite.

Deux fils de ce dernier servent en ce moment dans la marine militaire; l'un (Charles-Raoul) est lieutenant de vaisseau, et a été nommé chevalier de la Légion-d'Honneur, en récompense de sa belle conduite lors de la prise de Bone, en 1832; l'autre (Charles-Florian-Louis) est lieutenant de frégate.

AMIRAL BRUIX.

L'AMIRAL BRUIX.



BRUIX

(EUSTACHE),

VICE-AMIRAL, GRAND-OFFICIER DE L'EMPIRE, INSPECTEUR DES CÔTES DE L'OCÉAN, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CONSEILLER D'ÉTAT,

Né à Saint-Domingue en 1761, mort à Paris le 18 mars 1805.

Dans un corps faible et débile la nature se plaît souvent à placer une ame grande et forte, et ce contraste du courage moral et de la faiblesse physique contribue à faire ressortir plus vivement encore cette brillante qualité.

Bruix naquit à Saint-Domingue en 1761; sa famille, originaire de Béarn, comptait plusieurs de ses membres au service militaire de France et à celui d'Espagne.

Porté vers la marine par un penchant irrésistible, à peine eut-il atteint sa quinzième année qu'il s'embarqua, comme volontaire, sur un bâtiment du commerce. Mais sa famille, qui le destinait à suivre la carrière militaire, ayant obtenu pour lui un brevet de garde de la marine, il passa en cette qualité sur la frégate *le Fox*, en 1778.

Bruix ne fut point heureux dans sa première ex-

pédition, *le Fox* fit naufrage et se perdit. Cet événement, qui aurait pu dégoûter du métier de la mer un jeune homme dont la vocation eût été moins décidée, ne fit, au contraire, qu'affermir notre jeune élève dans sa résolution, et, à peine arrivé à Brest, il s'embarqua sur *la Concorde*, que commandait M. de Cardaillac, son oncle, officier très distingué. Cette frégate s'empara, après une heure de combat, d'un corsaire anglais de 28 canons, et Bruix se fit remarquer dans cet engagement, par son brillant courage.

Embarqué sur *la Médée*, dans l'escadre de M. de Guichen, il assista aux trois combats livrés à l'amiral Rodney. Ce fut dans cette savante campagne que Bruix, témoin des manœuvres habiles des deux armées, sentit s'annoncer en lui le génie qui le portait aux grandes combinaisons de la tactique navale, et dès ce moment la théorie de cette science devint l'objet constant de ses études.

Il fut fait enseigne en 1781, et il servait en cette qualité sur le vaisseau *l'Auguste*, commandé par Bougainville, lorsqu'en 1783 la guerre qu'avait allumée l'indépendance de l'Amérique cessa tout à coup. Après six ans d'une activité continuelle, la paix semblait inviter Bruix au repos; mais entraîné par le désir de cultiver et d'étendre ses connaissances, il demanda de l'emploi. Il fut nommé au commandement du *Pivert*, et pendant quatre années consécutives, il seconda M. de Puységur dans les opérations qui préparèrent la formation des cartes précieuses que l'on doit à cet officier, sur les côtes et les débouquements de Saint-Domingue.

Une vie aussi remplie n'avait cependant pas distrait Bruix de l'étude de la théorie, et les connaissances

distinguées qu'il avait acquises lui ouvrirent, à l'âge de vingt-cinq ans, les portes de l'Académie de marine. Nommé lieutenant de vaisseau en 1786, il prit le commandement du brick *le Fanfaron*, et fit avec ce bâtiment une croisière dans la Manche. En 1792, on lui confia la frégate *la Sémillante*, qu'on envoyait dans les mers de l'Inde.

Ce fut pendant le cours de cette campagne que Bruix fit un trait de caractère qui le peint tout entier. Ceux qui l'ont connu savent qu'il aimait beaucoup le jeu. La fortune lui avait été si constamment favorable, qu'il avait gagné aux officiers de son état-major tout l'argent qu'ils possédaient, et la somme était, dit-on, assez considérable. Tant qu'on resta à la mer, la perte ne fut pas sensible; mais aux approches de l'attérage, chacun calcula les privations qu'il allait éprouver; la réflexion amena des regrets, qui, assez indiscrètement exprimés, arrivèrent jusqu'à Bruix. Proposer à des gens d'honneur de leur rendre un argent qu'on leur a loyalement gagné, c'était s'exposer à blesser leur délicatesse, et cependant Bruix était bien résolu à ne le point garder. Frappé d'une inspiration soudaine, il court à sa chambre, prend la somme à laquelle s'élevait son gain, y joint même une partie de l'argent qui lui appartient, met le tout dans son chapeau, et montant sur le pont : « Messieurs, dit-il « à ses officiers, la fortune m'a favorisé; mais je ne « sais pas être heureux aux dépens de mes cama- « rades, » et en disant cela, il jette à la mer le chapeau et tout ce qu'il contenait.

Au mois de janvier 1793, Bruix fut fait capitaine de vaisseau et nommé au commandement de *l'Indomptable*. Au moment où il allait sortir avec l'armée navale, il

se vit compris dans la mesure générale prise à cette époque contre les officiers de l'ancien corps de la marine. Ce coup inattendu aurait peut-être accablé tout autre que Bruix, mais il n'éprouva que le regret de ne pouvoir servir utilement son pays, et, retiré dans les environs de Brest, il s'occupa de chercher, dans l'emploi des connaissances qu'il avait acquises, des ressources contre l'indigence qui le menaçait ainsi que sa famille.

Rappelé au service en 1794, il commanda le vaisseau *l'Eole*, et jusqu'en 1796, il fut employé comme major-général de l'armée navale sous les ordres de Villaret-Joyeuse. On le nomma ensuite major-général de la marine à Brest, puis directeur du port.

Vers la fin de l'année 1796, quoique sa santé, déjà très affaiblie, lui commandât le repos, il servit encore comme major-général dans l'armée de l'amiral Morard-de-Galles, destinée pour l'Irlande. Cette campagne est trop connue pour que nous en donnions ici les détails; on sait toute l'influence qu'eurent sur ses résultats des circonstances indépendantes du talent et de la volonté des amiraux, et l'on ne pourrait, sans injustice, refuser à Bruix les éloges qu'il mérita par la manière distinguée avec laquelle il s'acquitta de ces pénibles fonctions.

Il était contre-amiral lorsqu'il fut appelé au ministère de la marine. Pendant environ un an qu'il remplit ce poste éminent, il s'occupa constamment des moyens d'exécuter un plan de campagne qu'il avait conçu. Chargé de diriger lui-même cette expédition, il partit pour Brest au mois de mars 1799, avec le grade de vice-amiral, et prit le commandement de l'armée navale préparée par ses soins. Jusque là, Bruix n'a-

vait encore occupé qu'un rang secondaire; il déploya, pour la première fois, dans un grand commandement, le pavillon amiral. Il le montra sur des mers couvertes de flottes ennemies, dont il sut tromper la surveillance. Il ravitailla Gênes, fit sa jonction à Cadix et à Carthagène avec l'armée espagnole, rentra avec elle dans le port de Brest, et mit le sceau à sa réputation par l'habileté de ses manœuvres.

En 1801, Bruix fut chargé du commandement de l'armée navale rassemblée alors sur la rade de l'île d'Aix; mais les fatigues avaient tellement dérangé sa santé, qu'il se vit bientôt contraint de revenir en toute hâte à Paris invoquer les secours de l'art. Un long repos lui eût été nécessaire; les médecins le lui prescrivaient, la paix qui venait d'être conclue le lui permettait, mais la reprise des hostilités le rappela bientôt au poste de l'honneur et du devoir.

Au mois de juillet 1803, il fut nommé amiral et commandant en chef de la flottille réunie dans les ports de la mer du Nord. Il porta dans ce commandement toute l'activité qui lui était naturelle, mais il ne se fit jamais illusion sur le but ni sur les motifs de cet armement, et souvent il le témoigna à Bonaparte lui-même.

C'est dans cette dernière époque de sa carrière que Bruix déploya toutes les ressources de son génie militaire; luttant en quelque sorte contre la nature, il montrait, dans un corps usé par l'étude et par les fatigues, un esprit ardent, une imagination vive et forte; mais succombant enfin, et perdant toute illusion, il vit, avec la résignation la plus courageuse, s'approcher le terme d'une vie que lui seul trouvait n'avoir pas été assez bien remplie. Obligé de quitter le commandement de la flottille, il vint à Paris, et il y

mourut le 18 mars 1805, dans sa quarante-cinquième année.

Cette perte fut vivement sentie par le corps de la marine, dont les officiers avaient eu si souvent l'occasion d'apprécier le génie, la bravoure et l'infatigable activité de l'amiral Bruix.

RUYTER .

RUYTER

(MICHEL-ADRIEN),

AMIRAL DE HOLLANDE,

Né à Flessingue en 1607, mort à Syracuse le 29 avril 1676.

Ruyter était fils d'un bourgeois de la ville de Flessingue, en Zélande. Son père, lui trouvant des dispositions pour la marine, le fit embarquer comme mousse dès l'âge de onze ans. En très peu de temps il devint matelot, puis contre-maître et ensuite pilote. Les connaissances et l'activité qu'il déploya dans ces divers emplois le firent bientôt élever au grade d'officier, et à vingt-huit ans il était capitaine de vaisseau. Il fit successivement huit campagnes dans les Indes-Occidentales, et, en 1641, il commandait, en qualité de contre-amiral, l'escadre envoyée par la Hollande au secours des Portugais contre les Espagnols. Deux ans après, il attaqua, devant Salé, cinq grands corsaires algériens qu'il coula bas. Les Maures, qui avaient été témoins de ce combat donné sous leurs murs, furent si enthousiasmés de la bravoure et de l'intrépidité de Ruyter qu'ils le firent entrer en triomphe dans la ville, monté sur un cheval richement harnaché, et suivi des capitaines vaincus.

Au commencement de l'année 1652, la guerre ayant éclaté entre la Hollande et l'Angleterre, Ruyter fut nom-

mé au commandement de l'armée navale destinée à agir contre cette puissance. Le 16 août, escortant un convoi de cinquante voiles, il rencontra, près de Plimouth, l'escadre aux ordres de sir Georges Aiscue. L'engagement qui eut lieu fut sanglant, mais indécis; Ruyter sauva son convoi, les Anglais ayant été si maltraités qu'ils se trouvèrent hors d'état de le poursuivre.

En 1653, il commandait une des divisions de l'armée navale de Hollande, sous les ordres de Tromp; et il le seconda vaillamment dans les trois combats qu'il livra à l'armée anglaise commandée par Blake, et particulièrement dans celui du 29 novembre, qui eut lieu près de Godwins. Ruyter qui, réuni à Dewitt, avait été battu par ce même amiral un mois auparavant, prit sa revanche dans ce dernier engagement. C'est après ce combat que Tromp fit mettre un balai à son grand mât; forfanterie un peu déplacée toutefois, car les Anglais tinrent encore la mer long-temps après cet échec.

Les Barbaresques ayant, en 1655, donné de nouveaux sujets de plainte à la Hollande, Ruyter fut chargé d'aller les châtier. Il entra dans la Méditerranée avec trois vaisseaux, détruisit un grand nombre de corsaires d'Alger et de Tunis, et fit pendre le renégat Armand de Dias, qui depuis long-temps s'était rendu fameux par ses cruautés.

En 1659, le roi de Danemark ayant imploré le secours des États-Généraux contre les Suédois, Ruyter lui fut envoyé avec une escadre; il livra deux combats à l'armée suédoise, et chaque fois il fut victorieux. Le monarque danois, en récompense de ses services, l'ennoblit, lui et sa famille, et lui accorda une pension. A son retour dans sa patrie il fut nommé vice-amiral.

En 1664, l'Angleterre et la Hollande s'étant réunies contre les Barbaresques, Ruyter fut nommé au comman-

dement de l'escadre qui, conjointement avec celle aux ordres de sir John Lawson, fut chargée de cette expédition. Les États-Généraux lui donnèrent ensuite l'ordre d'aller reprendre ceux des établissements hollandais, à la côte d'Afrique, dont les Anglais s'étaient emparés en pleine paix. Ruyter, après s'être approvisionné, à Cadix, de vivres et de munitions, fit route pour cette côte. Arrivé à l'improviste, il surprend les Anglais, reprend toutes les anciennes possessions hollandaises, et s'empare même, par forme de dédommagement, de quelques-uns des établissements anglais et d'une grande quantité de leurs bâtiments. Après cette expédition il se dirigea vers les Indes-Occidentales. Informé pendant sa route que la Barbade était mal approvisionnée, il tenta de s'en emparer; mais il échoua complètement dans cette entreprise.

Au mois de février 1665, Charles II ayant déclaré la guerre à la Hollande, Ruyter prit le commandement de l'armée qui devait être opposée à celle du prince Rupert, et, dans les deux engagements qu'il eut à soutenir contre cet amiral, il ne démentit point son ancienne bravoure. Au commencement de l'année 1666, l'amiral Tromp vint se joindre à Ruyter, et, le 25 juillet, ils attaquèrent l'armée anglaise; mais cette fois la fortune trompa leur courage; ils furent battus. Ruyter déploya dans cette action sa valeur ordinaire; toutefois elle ne put rien contre la supériorité des Anglais, et ce ne fut que par de savantes manœuvres qu'il parvint à sauver une partie de son armée.

L'année 1667 vit conclure la paix entre la Hollande et l'Angleterre. Pendant que les envoyés des deux puissances négociaient à Breda, Ruyter paraît avec son escadre à l'embouchure de la Medway et de la Tamise (16 juin 1667); il rompt la chaîne placée en travers de ces deux

à lui. Les deux armées s'étant rencontrées à trois lieues d'Agousta, par le travers du golfe de Catane, le combat s'engagea immédiatement entre les deux avant-gardes. Il fut si terrible qu'en peu d'heures un grand nombre de vaisseaux fut mis hors de combat de part et d'autre; celui que montait Ruyter se trouva de ce nombre. Lui-même eut, dès le commencement de l'action, le dessus du pied emporté par un éclat de bois, et peu d'instants après la jambe droite fracassée par un boulet. Il continua cependant de donner ses ordres jusqu'à la fin du combat; mais voyant cinq de ses vaisseaux près de tomber, ainsi que le sien, au pouvoir des Français, et la plus grande partie des autres hors d'état de combattre davantage, il fit donner le signal de la retraite, et, favorisé par la nuit, il parvint à se réfugier à Syracuse, où il mourut de ses blessures, le 29 avril 1676. Son cœur fut porté à Amsterdam; les États-Généraux lui firent élever un superbe mausolée. Sa mémoire est encore aujourd'hui dans la plus grande vénération en Hollande. Le conseil d'Espagne lui donna le titre de duc, mais les patentes qui lui en furent expédiées n'arrivèrent qu'après sa mort. Ses enfants les refusèrent, plus glorieux, disaient-ils, de porter le nom de Ruyter que d'hériter d'un titre inutile à des républicains. Louis XIV eut assez de grandeur d'ame pour témoigner publiquement des regrets de la perte de cet illustre marin, et, sur ce qu'on lui représentait que cette mort le délivrait d'un ennemi dangereux, il répondit «qu'on ne pouvait s'empêcher d'être « sensible à la perte d'un grand homme[1]. »

(1) Voltaire, *Siècle de Louis XIV.*

NELSON.

NELSON

LORD [illegible]

Né à Burnham-Thorp le 29 sept[illegible] 1758, mé[illegible] le 21 octo[illegible] 1805.

Nelson est l'homme de m[illegible] Bretagne puisse se glorifier. [illegible] Son Évangile, était resté veuf av[illegible] désir d'alléger les charges de sa famil[illegible] jeune Nelson à s'embarquer dès l'âge de [illegible], sur le capitaine Suckling, son oncle maternel, qui commandait le vaisseau *le Raisonnable*. Sa constitution délicate semblait devoir l'éloigner d'une carrière aussi rude que celui de la mer; mais il avait donné dès sa plus tendre enfance des preuves si multipliées de force de caractère que son père n'opposa point de difficultés à son projet, persuadé, comme il le disait souvent, que, quelle que fût la carrière que choisirait Horace, il ne manquerait pas d'y parvenir au premier rang. Il eut beaucoup d'obstacles à vaincre dès son début; mais celui [illegible] de cinq ans, demandait ce que c'était [illegible] pouvait pas être aisément rebuté.

Nommé commandant du *Triumph*, le [illegible] kling emmena son neveu à Chatam. [illegible] rin, chargé du commandement d'[illegible]

NELSON.

NELSON

(LORD HORACE).

[illegible] Burnham Thorp le 29 septembre 1758, tué à bord du *Victory*
le 21 octobre 1805.

[illegible]

[illegible]lson est l'homme de mer le plus célèbre dont l'An-
[illegible]terre puisse se glorifier. Son père, ministre du Saint-
[illegible]gile, était resté veuf avec huit enfants, et ce fut le
[illegible]ésir d'alléger les charges de sa famille qui détermina le
[illegible]une Nelson à s'embarquer, dès l'âge de douze ans, avec
[illegible] capitaine Suckling, son oncle maternel, qui comman-
[illegible]it le vaisseau *le Raisonnable*. Sa constitution délicate
[illegible]mblait devoir l'éloigner d'un métier aussi pénible que
[illegible]ui de la mer; mais il avait donné dès sa plus tendre
[illegible]ance des preuves si multipliées de force de caractère
[illegible] son père n'opposa point de difficultés à son projet
[illegible]suadé, comme il le disait souvent, que quelle que
[illegible] la carrière que choisirait Horace, il ne [illegible]
[illegible] d'y parvenir au premier rang. Il eut beau[illegible]
[illegible]cles à vaincre dès son début; mais celui [illegible]
[illegible] cinq ans, demandait ce que c'était que [illegible]
pouvait pas être aisément rebuté.

Nommé commandant du *Triumph*, le car[illegible]
[illegible]ling emmena son neveu à Chatam, et note[illegible]
[illegible] chargé du commandement d'un cutter [illegible]

NELSON

(LORD HORACE),

Né à Burnham-Thorp le 29 septembre 1758, tué à bord du *Victory* le 21 octobre 1805.

Nelson est l'homme de mer le plus célèbre dont l'Angleterre puisse se glorifier. Son père, ministre du Saint-Évangile, était resté veuf avec huit enfants, et ce fut le désir d'alléger les charges de sa famille qui détermina le jeune Nelson à s'embarquer, dès l'âge de douze ans, avec le capitaine Suckling, son oncle maternel, qui commandait le vaisseau *le Raisonnable*. Sa constitution délicate semblait devoir l'éloigner d'un métier aussi pénible que celui de la mer; mais il avait donné dès sa plus tendre enfance des preuves si multipliées de force de caractère que son père n'opposa point de difficultés à son projet, persuadé, comme il le disait souvent, que, quelle que fût la carrière que choisirait Horace, il ne manquerait pas d'y parvenir au premier rang. Il eut beaucoup d'obstacles à vaincre dès son début; mais celui qui, à l'âge de cinq ans, demandait ce que c'était que la peur, ne pouvait pas être aisément rebuté.

Nommé commandant du *Triumph*, le capitaine Suckling emmena son neveu à Chatam, et notre jeune marin, chargé du commandement d'un cutter attaché à

cette station, s'occupa de l'exploration des bancs de la Tamise, navigation difficile et périlleuse qui le rendit fort habile dans la manœuvre. En 1773, il obtint de l'emploi dans l'expédition préparée pour le pôle nord, à la demande de la Société royale de Londres. L'ardeur qu'il avait mise dans ses sollicitations vainquit l'obstacle que la faiblesse de sa constitution semblait opposer à l'accomplissement de ses vœux. Il fut embarqué sur *le Carcass*, et donna dans le cours de cette campagne tant de preuves de résolution et d'intrépidité que lord Mulgrave pronostiqua, dès lors, les hautes destinées auxquelles il était appelé. Parvenus au 81° 21′ de latitude, les bâtiments de l'expédition se trouvèrent au milieu d'une mer de glace, sans aucune issue. Un soir, à la faveur d'un brouillard épais, Nelson quitte le bord avec un de ses camarades; armés chacun d'un fusil, ils se mettent à la poursuite des ours Le capitaine Ludwidge, qui s'était aperçu de leur absence, conçut des inquiétudes sur leur sort. Vers les quatre heures du matin, à la suite d'une éclaircie, on découvrit, à une grande distance, nos deux étourdis qui attaquaient un ours monstrueux; à l'instant on leur fit le signal de rejoindre. Nelson n'obéit pas, malgré les exhortations de son camarade; il cherchait à franchir une large crevasse qui le séparait de l'animal furieux; il n'avait plus de poudre, son fusil avait raté. « Si je puis seulement l'atteindre avec la « crosse, criait-il, il est à moi. » Un coup de fusil, tiré par le capitaine Ludwidge, força l'ours à s'éloigner, et Nelson, désappointé, revint à bord. Sévèrement réprimandé par son capitaine, il répondit froidement : « Je « voulais tuer cet ours pour en rapporter la peau à mon « père. »

Au retour de l'expédition, les bâtiments furent désar-

més, et Nelson, embarqué peu de temps après sur *le Sea-Horse*, cutter de vingt canons, partit pour les Indes-Orientales avec l'escadre aux ordres de sir Edward Hughes. Il y était depuis dix-huit mois, et déjà il avait été élevé au grade de *midschipman*, lorsqu'il fut attaqué d'une maladie si dangereuse que les médecins jugèrent indispensable de le renvoyer en Europe. Il y consentit à regret et retourna en Angleterre sur *le Dolphin*. C'était en 1776, et long-temps après, lorsque son nom eut acquis une si grande célébrité, il aimait à raconter la situation de son ame à cette époque de sa vie. « Les dou-« leurs physiques avaient, disait-il, affaibli mon énergie; « l'avenir ne m'apparaissait que couvert d'un sombre « nuage; j'étais effrayé des difficultés que j'aurais à sur-« monter pour avancer dans mon état et atteindre le but « de mon ambition. A la suite d'une rêverie longue et « triste, mon découragement arriva au point que je fus « tenté de me précipiter dans la mer; mais tout à coup, « ajoutait-il, je me sentis animé d'un sentiment de pa-« triotisme qui tenait de l'exaltation; un rayon de lu-« mière, qui me semblait venir du ciel, dissipa le nuage « qui obscurcissait ma vue. Eh bien! m'écriai-je, je veux « être un héros, et, me confiant dans la Providence, je « braverai tous les dangers. » Pendant la traversée sa santé se rétablit, et, à son arrivée en Angleterre, il se trouva en état de reprendre du service. Embarqué d'abord sur *le Worcester*, il passa ensuite comme lieutenant sur la frégate *le Lowetstoff*, destinée pour les Indes-Occidentales. Au mois de décembre 1778, il fut nommé au commandement du *Badger*, et l'année suivante à celui du *Hinchinbrook*, de vingt-huit canons. C'est à bord de ce bâtiment qu'il transporta une partie des troupes de l'expédition destinée à attaquer les forts

San-Juan et San-Bartholomeo, dans la province de Honduras. Le succès fut complet, mais chèrement acheté. De dix-huit cents hommes dont était composé le corps qui l'avait obtenu, il en revint à peine trois cents, et l'équipage du *Hinchinbrook*, qui était de deux cents hommes, se trouva réduit à dix. Nelson lui-même, succombant aux fatigues et attaqué d'une maladie grave, fut obligé de solliciter la permission de retourner en Angleterre.

Quelques mois de repos ayant suffi à son rétablissement, il fut nommé au commandement de *l'Albemarle*, de vingt-deux canons, et envoyé dans les mers du Nord. Pendant la neutralité armée de 1781, il vint mouiller dans la rade d'Elseneur, et ce fut alors qu'il acquit cette parfaite connaissance des côtes du Danemark, dont on le verra plus tard retirer de si grands avantages. Vers la fin de 1782, *l'Albemarle* reçut l'ordre d'escorter des bâtiments de transport destinés pour New-Yorck. Cette mission n'était guère du goût de Nelson, mais son devoir lui ordonnait d'obéir. Arrivé à Sandy-Hook, il y trouva lord Hood qui, depuis peu, y avait conduit une partie de la flotte victorieuse de l'amiral Rodney. Lord Hood avait été l'ami intime du capitaine Suckling, et Nelson, qui désirait surtout d'être en position d'acquérir de la gloire, pria l'amiral d'emmener avec lui *l'Albemarle* à la station des Indes-Orientales qu'il allait commander. Ce ne fut pas sans peine que lord Hood parvint à décider l'amiral Digby à lui céder Nelson, dont il appréciait les talents. A la paix de 1783, *l'Albemarle* reçut ordre de revenir en Angleterre pour y être désarmé, et Nelson, n'ayant pas sollicité d'autre commandement, fut mis à la demi-solde. Obligé de vivre avec la plus grande économie, il passa en France avec

le capitaine Macnamara, son ami, et ils vinrent s'établir à Saint-Omer, où ils restèrent jusqu'au mois de mars 1784. A cette époque, Nelson apprit qu'à la demande de lord Howe il venait d'être nommé au commandement du *Boréas*, de vingt-huit canons, destiné à la station des Iles Sous-le-Vent. Il surmonta dans cette expédition, par la franchise de son caractère et surtout par son extrême fermeté, des difficultés de plus d'une espèce.

Aux termes de l'acte de navigation, aucun étranger ne peut faire le commerce dans les possessions anglaises des Indes-Occidentales; les Américains, se prévalant de l'enregistrement de leurs bâtiments, qui avait eu lieu lorsque leurs provinces appartenaient à l'Angleterre, faisaient un commerce très actif avec les Iles Sous-le-Vent. Nelson prétendit qu'en se rendant indépendants ils étaient devenus étrangers à la métropole et qu'ils ne devaient plus jouir des priviléges réservés aux seuls Anglais. L'amiral Hughes et sir Thomas Shirley, gouverneur des Iles Sous-le-Vent, étaient d'un avis contraire; mais Nelson, résolu de faire son devoir et ne s'embarrassant pas de ce qui pourrait arriver, fit signifier aux Américains qu'il allait faire exécuter l'acte de navigation. En effet, plusieurs navires furent saisis et condamnés par la cour de l'amirauté. Les planteurs, les douaniers et le gouverneur même se réunirent contre lui; mais il envoya en Angleterre un mémoire qui fut mis sous les yeux du roi; et c'est d'après cette pièce que les ordres furent donnés de maintenir les confiscations. *L'acte d'enregistrement* date de cette époque, et c'est à Nelson que la Grande-Bretagne est redevable d'une mesure si favorable à son commerce.

Pendant qu'il commandait la station de Névis, il se lia intimement avec M. Herbert, président de cette île, dont

la nièce, veuve à dix-huit ans du docteur Nisbet, avait un fils âgé de trois ans. Nelson, que les manières douces et séduisantes de cette jeune femme ne tardèrent pas à charmer, demanda sa main; le mariage fut célébré le 11 mars 1787, et honoré de la présence du duc de Clarence, qui voulut bien, à la prière de M. Herbert, servir de père à sa nièce. « Hier, écrivait un des amis de Nelson « le lendemain de cette cérémonie, hier notre marine a « perdu un de ses plus beaux ornements; car c'est une « perte nationale quand un officier d'un mérite aussi « rare se marie. Il serait devenu le premier homme de « notre marine. » Heureusement pour l'Angleterre, cette prophétie ne se réalisa pas.

Après une station de trois ans aux Indes-Occidentales, *le Boréas* revint en Angleterre et y fut désarmé. Nelson profita de cette circonstance pour se rendre avec sa femme dans le comté de Norfolk, qu'habitait son vieux père. Il avait le projet, avant de se rembarquer, d'aller passer quelques mois sur le continent pour apprendre la langue française; mais les charmes de la vie rurale, à laquelle il avait pris goût, le retinrent sous le toit paternel. Au mois de janvier 1795, il fut arraché aux douceurs de sa retraite par un ordre de l'amirauté de prendre le commandement du vaisseau *l'Agamemnon*, qui faisait partie de l'escadre confiée au lord Hood, et destinée à agir contre la France. Cette flotte entra dans la Méditerranée, et Nelson fut envoyé à Naples pour hâter l'envoi des troupes qui devaient former la garnison de Toulon, alors au pouvoir des Anglais. Sir William Hamilton était à cette époque ambassadeur à la cour de Naples, et sa femme y jouissait du plus grand crédit. Ils firent au capitaine Nelson l'accueil le plus distingué et exigèrent de lui qu'il prît un logement dans leur hôtel. C'est de là

que datent les relations de Nelson avec cette cour et sa liaison avec lady Hamilton ; nous verrons plus tard quelles en furent les suites.

Nelson, ayant terminé sa mission, rejoignit l'amiral Hood, qui, forcé d'évacuer Toulon, s'était rendu devant Bastia, avec une partie de son escadre. Le siége de cette place ayant été résolu, de concert avec le général Dundas, Nelson fut nommé brigadier des régimens de marine qui devaient y coopérer. Les matelots rivalisèrent de zèle avec les soldats ; la place capitula, et lord Hood témoigna à Nelson, en présence de la flotte et de l'armée, combien il était satisfait de la bravoure et des talents qu'il avait déployés dans cette circonstance. Quelque temps après, *l'Agamemnon* fut envoyé à Calvi pour concourir au siége de cette place. Cette expédition, qui offrait autant de difficultés que le siége de Bastia, eut le même résultat. Calvi fut emporté; mais cette conquête coûta au vainqueur la perte d'un œil. Au combat du 13 mars 1795, livré par l'amiral Hotham à l'escadre française aux ordres du contre-amiral Martin, *l'Agamemnon* fut engagé avec plusieurs vaisseaux, et Nelson donna dans cette occasion des preuves d'une extrême bravoure et d'une grande habileté. Son vaisseau, qui avait beaucoup souffert, devant être renvoyé en Angleterre, il passa sur *la Minerve*. Quelque temps après (janvier 1797), il rejoignit sir John Jervis, prit le commandement du *Capitaine*, de soixante-quatorze, et contribua puissamment au gain de la bataille livrée à l'armée espagnole sous les ordres de don Joseph de Cordova. L'amiral Jervis reçut le titre de comte de Saint-Vincent, et Nelson, élevé au grade de contre-amiral, fut en même temps créé chevalier de l'ordre du Bain. La première opération dont il fut chargé, comme officier-général, fut une expédi-

tion contre Ténériffe; il avait arboré son pavillon sur *le Thésée*. Lord Saint-Vincent lui donna quatre vaisseaux, trois frégates et un cutter, en lui laissant le choix des bâtiments et des officiers. Le but de cette expédition était de s'emparer du port de Santa-Crux, où l'on supposait que des galions, chargés de trésors considérables, étaient entrés, venant du Mexique. Le plan d'attaque avait été dressé par Nelson lui-même, et il avait reçu l'approbation de lord Saint-Vincent, qui lui en avait confié l'exécution. Vers minuit, le 23 juillet 1797, les frégates, ayant à bord des troupes de débarquement, s'approchèrent de la côte; mais des vents contraires, joints à des courants très forts, les empêchèrent d'y arriver avant le jour. Les Espagnols, avertis du danger, firent toutes leurs dispositions pour s'opposer au débarquement, qui ne put avoir lieu que la nuit suivante. A onze heures du soir, les embarcations, contenant environ mille hommes, se dirigèrent vers le môle. Nelson, accompagné de trois de ses capitaines et de deux cent cinquante hommes d'élite, débarqua le premier et se rendit maître du poste; mais au moment où il en prenait possession, il reçut un boulet qui lui fracassa le bras droit, et nécessita l'amputation. Cette blessure, dont les suites furent longues et douloureuses, le força de retourner en Angleterre.

Tous les honneurs l'y attendaient. Le roi lui exprima son regret personnel et celui de la nation, d'un accident qui menaçait de priver l'État des services d'un de ses meilleurs officiers; la ville de Londres et celle de Bristol lui envoyèrent des lettres de bourgeoisie, et le gouvernement lui accorda une pension de mille livres sterling. Quelques mois ayant suffi pour son rétablissement, il reçut l'ordre de rejoindre lord Saint-Vincent, qui ve-

nait d'être envoyé dans la Méditerranée. Cet amiral, croyant devoir rester devant Cadix pour bloquer la flotte espagnole, chargea Nelson d'aller surveiller l'armement qui se faisait dans le port de Toulon, et lui adjoignit deux vaisseaux de soixante-quatorze et quatre frégates. Nelson mit à la voile de Gibraltar le 9 mai 1798, et se dirigea sur Toulon; mais un coup de vent ayant démâté *le Vanguard*, qu'il montait, il se vit contraint de relâcher dans le port de l'île de Saint-Pierre, en Sardaigne, où il fut rejoint par huit vaisseaux que lui envoyait lord Saint-Vincent, sous le commandement du capitaine Trowbridge. Il appareilla bientôt, et la première nouvelle qu'il apprit à la mer fut que la flotte française était sortie de Toulon et qu'elle s'était emparée de Malte. Ne doutant pas que l'Égypte ne fût le but de cette expédition, il se dirigea vers la côte de Barbarie, et parut le 28 juin devant Alexandrie. Surpris de n'y pas trouver les Français, il se porta sur tous les points où il espérait en obtenir des informations. Il visita les côtes de Caramanie, celles de la Morée, et, après avoir parcouru sans succès presque tout l'Archipel, il se décida à faire route pour la Sicile. Dans sa traversée, il rencontra trois vaisseaux qui avaient ordre de se ranger sous son commandement, de sorte que son escadre se trouva forte de quatorze vaisseaux. Ayant besoin de vivres et d'eau, il relâcha dans le port de Syracuse, où il resta cinq jours. En quittant ce port, il écrivit à lord Saint-Vincent qu'il se remettait en route pour chercher la flotte française, et que, fût-elle allée aux antipodes, il ne prendrait de repos que lorsqu'il l'aurait rencontrée et qu'il lui aurait livré bataille. Enfin il reparut en vue d'Alexandrie le 1er août, et il fut au comble de la joie quand il aperçut la rade couverte de bâtiments ennemis. On concevra que

ce ne fut pas sans un vif sentiment de plaisir que Nelson vit cette flotte objet de ses recherches, quand on saura qu'il n'avait, pour ainsi dire, ni mangé ni dormi depuis qu'il était à sa poursuite. Dès que les signaux lui eurent fait connaître le nombre des vaisseaux français, il donna l'ordre de se préparer au combat, et pendant qu'on en faisait les préparatifs, il se fit servir à dîner. Au moment où ses officiers se levèrent de table pour se rendre à leurs postes, il leur dit : « Demain, à cette heure-ci, j'aurai mérité la pairie ou Westminster*. » Avant de commencer le combat, il avait développé son plan aux capitaines de son escadre; le capitaine Barry, en ayant compris toute l'étendue, s'écria avec enthousiasme : « Si nous réussissons, que dira l'Europe! — Bien cer- « tainement nous réussirons, répliqua Nelson; mais le- « quel de nous survivra pour raconter la chose? c'est une autre question.

La flotte française était mouillée dans la baie d'Aboukir, à trois lieues environ au nord-est d'Alexandrie; elle présentait une ligne d'embossage établie nord-nord-ouest et sud-sud-est, le travers au large. L'armée anglaise, qui, jusqu'au moment où elle eut connaissance de l'ennemi, avait manœuvré sans ordre, se forma rapidement en ligne de bataille, tribord amures, et se dirigea sur le vaisseau de tête français qui avait été posté à une demi-lieue d'Aboukir et à un quart de lieue environ d'un îlot qui prolongeait cette file du côté du mouillage. *Le Culloden*, qui était le chef de file anglais, échoua sur un bas-fonds et servit en quelque sorte de balise. Cinq vaisseaux avaient déjà doublé la tête de la flotte ennemie, et ils

(1) On sait que c'est dans l'abbaye de Westminster que sont les tombeaux des grands hommes de l'Angleterre.

étaient allés se placer entre la terre et elle, lorsque Nelson, laissant arriver en dehors avec le reste de son armée, mit par cette manœuvre la flotte française entre deux feux. A six heures et demie l'engagement était général; la nuit ne suspendit point le combat, et malgré l'obscurité il continua de part et d'autre avec une ardeur extraordinaire. Cependant le désordre ne tarda pas à se mettre dans la ligne française; plusieurs vaisseaux s'étaient échoués; l'amiral Brueys, soutenu par cinq de ceux qui lui restaient, opposait une résistance opiniâtre à ses nombreux adversaires, lorsque vers dix heures le feu se manifesta à bord de *l'Orient*. Environ trois quarts-d'heure après ce vaisseau sauta et cet événement mit fin au combat. Le résultat de l'action fut, pour les Français, la perte de onze vaisseaux, dont la plupart furent pris ou brûlés à la côte. Cette victoire est peut-être une des plus décisives qui aient été remportées sur mer depuis l'invention de la poudre, puisque de treize vaisseaux français deux seulement purent s'échapper. Nelson avait été blessé à la tête par un biscaïen; la grande quantité de sang qu'il perdait fit d'abord craindre que le coup ne fût mortel; il le crut lui-même; mais le rapport des chirurgiens dissipa toutes les craintes, et il est impossible de décrire les transports de joie auxquels se livrèrent ses officiers et son équipage, quand ils furent rassurés sur la vie de leur amiral.

La victoire d'Aboukir plaça l'heureux Nelson au faîte de la gloire. Presque tous les souverains s'empressèrent de lui décerner des titres, des honneurs, des décorations et des présents. L'un des plus riches fut celui du Grand-Seigneur: il consistait en une pelisse de martre-zibeline, estimée cinq mille piastres[1] et une aigrette en

(1) La piastre de Turquie est estimée 2 fr.

diamants de la valeur de dix-huit mille piastres. Cette aigrette, nommée *cheleng*, est la décoration la plus honorable chez les Turcs, et, ce qui ajoutait à sa valeur, c'est qu'elle avait été prise sur l'un des turbans de Sa Hautesse. Nelson reçut en même temps une bourse de deux mille sequins [1] pour être distribués aux marins blessés. La sultane-mère ajouta à ces dons une boîte d'or enrichie de diamants d'un grand prix. L'empereur de Russie, Paul Ier, lui envoya son portrait entouré de diamants, avec une lettre écrite de sa main. Le roi de Sardaigne lui écrivit aussi en lui envoyant une boîte entourée de diamants. Le roi d'Angleterre le créa baron du Nil et de Burnham-Thorpe, en lui assignant une pension de deux mille livres sterling, reversible à ses héritiers jusqu'à la troisième génération. La Compagnie des Indes lui vota un don de dix mille livres sterling, et la cité de Londres lui envoya une épée, ainsi qu'à chacun des capitaines sous ses ordres. Des médailles d'or leur furent aussi distribuées, et tous les premiers lieutenants des bâtiments qui avaient pris part à l'action furent promus au grade de *commanders*. Dix-sept jours après la bataille, l'amiral appareilla pour se rendre à Naples, où il entra le 22 septembre 1798.

Nous sommes arrivés à une époque de la vie de Nelson qu'il serait désirable pour sa gloire que nous pussions passer sous silence; mais nous devons dire les fautes comme les belles actions. Depuis le séjour qu'il avait fait à Naples, en 1793, il était devenu le héros de lady Hamilton; sa victoire produisit chez elle un enthousiasme qu'elle fit partager facilement au roi et à la reine. Le retour de l'amiral à Naples fut, pour ainsi dire, une fête nationale, et le 29 septembre, anniversaire de sa

(1) Le sequin zermahloreut vaut 8 fr. 72 c.

naissance, fut célébré par des réjouissances publiques. Plusieurs mois se passèrent en plaisirs et en festins; lady Hamilton était l'ame de toutes ces fêtes; elle enivrait le vainqueur des poisons de la volupté, et cette ivresse devint telle, qu'elle éteignit dans le cœur de Nelson les affections les plus sacrées. Pendant ce temps les événements se précipitaient en Italie; les Français étaient aux portes de Naples; le roi et la reine n'eurent bientôt plus d'autre parti à prendre que de se réfugier en Sicile; ils s'embarquèrent sur *le Vanguard*. Lady Hamilton, qui avait pourvu à tous les préparatifs de leur départ, les y accompagna, et ils débarquèrent à Palerme. Toutefois la *république parthénopéenne* ne fut pas de longue durée; les troupes françaises furent obligées d'évacuer Naples, et cette ville se trouva livrée aux plus grands désordres. Les partisans de la nouvelle révolution s'étaient réfugiés dans les forts, avec l'intention de s'y défendre et d'obtenir une capitulation. En effet, le cardinal Ruffo, qui commandait l'armée royale, leur proposa de se rendre sous la condition que les propriétés, ainsi que les personnes, seraient inviolables et qu'on accorderait à ceux qui le désireraient la faculté de se retirer à Toulon ou de rester à Naples. Ces conditions ayant été acceptées, la capitulation fut signée par le cardinal, au nom du roi, par les commandants russes et turcs, et enfin par le commodore Foote, en qualité de commandant des forces anglaises; elle allait être exécutée, lorsque Nelson arriva dans la baie de Naples, ayant à son bord le prince royal, l'ambassadeur d'Angleterre et sa femme.

Son premier soin fut d'annuler le traité qui venait d'être signé, en déclarant que l'intention du roi était de n'accorder aux rebelles aucune condition. Le cardinal s'opposa hautement à cette infraction, et, malgré les

arguments captieux qu'employèrent sir William et lady Hamilton pour la défendre, rien ne put lui faire convenir qu'un traité si solennellement conclu pouvait être annulé sans déshonorer celui qui osait le rompre sur des motifs aussi frivoles. Il le fut cependant, et les capitulés, qu'on fit sortir des châteaux sous le prétexte d'exécuter la convention, furent traités comme des rebelles; un choix fut fait parmi les plus marquants; deux évêques, deux généraux, plusieurs magistrats distingués et un grand nombre de femmes et d'enfants périrent par la main du bourreau.

Le prince Caraccioli, qui avait commandé la flotte de la république, était parvenu à sortir de Naples avant la capitulation; mais ayant été découvert, il fut amené à bord du vaisseau amiral, les mains liées sur le dos. Une cour martiale, composée d'officiers napolitains et présidée par le comte Thurn, fut assemblée immédiatement. La procédure ne dura que deux heures. Caraccioli plaida sa cause lui-même, mais sans succès; sa perte avait été résolue. Il fut déclaré coupable de haute trahison et condamné à être pendu. Nelson donna aussitôt des ordres pour que le jugement fût exécuté à bord de la frégate sicilienne *la Minerve*. Ce vieillard, lorsqu'il eut entendu la lecture de son arrêt, écrivit à l'amiral anglais, non pour lui demander la vie, mais pour le supplier de lui accorder la faveur d'être fusillé. « Je suis « vieux, milord; je ne laisse point d'enfants pour venger « ma mort, et l'on ne peut me supposer un vif désir de « prolonger une vie qui, suivant le cours de la nature, « doit bientôt finir; mais le supplice ignominieux au- « quel je suis condamné m'est trop affreux. » Nelson fut inflexible; il répondit que Caraccioli ayant été jugé par des officiers de son pays, l'amiral anglais ne pouvait pas

se mêler de leurs décisions. Subterfuge misérable! Nelson ne pouvait pas se dissimuler qu'il violait toutes les lois de la justice et de l'humanité pour plaire à la cour de Naples et pour servir les vengeances de l'infâme lady Hamilton, qui, après avoir détruit son bonheur domestique, allait ternir à jamais sa réputation. Le roi, à son retour dans sa capitale, approuva tout ce qu'avait fait Nelson, et il le créa *duc de Bronte*, affectant à ce duché un domaine de trois mille livres sterling de revenu.

Au mois de septembre 1800, l'amiral quitta Naples pour retourner en Angleterre, prit sa route par Trieste et Hambourg, avec ses inséparables amis, sir William et lady Hamilton; et s'étant embarqué à Cuxhaven, il arriva le 6 novembre à Yarmouth, après une absence de trois ans. Nelson fut reçu à Londres avec des transports d'enthousiasme par le peuple, et avec tous les honneurs de la victoire par les hautes classes de la société; mais la personne qui aurait dû partager ces honneurs, qui avait les droits les plus sacrés à son attachement, ne le revit que pour en recevoir le plus froid accueil. Déjà il avait éloigné de lui le jeune Nisbett, son beau-fils, auquel il avait dû la vie lorsqu'il fut blessé à Ténériffe; et, aveuglé par son indigne amour pour lady Hamilton, il rompit tous les nœuds qui l'attachaient à sa femme.

Au commencement de 1801, le gouvernement anglais, voulant dissoudre l'alliance qui venait d'être conclue entre la Russie, la Suède et le Danemark, ordonna l'armement d'une flotte destinée pour la Baltique; le commandement en fut confié à l'amiral sir Hyde Parker; et Nelson, qui venait d'être élevé au rang de vice-amiral, reçut l'ordre de s'y embarquer comme commandant en second. On connaît les détails de l'attaque de la flotte danoise, et la résistance qu'opposèrent les Danois à l'ir-

ruption soudaine des Anglais. Nelson, qui commandait l'avant-garde dans cette action, en eut seul tout l'honneur, l'amiral Parker, par sa position, n'ayant pu prendre part au combat. Le but que s'était proposé l'Angleterre fut atteint; le Danemark conclut un traité par lequel il renonçait à la coalition, qui fut entièrement rompue par la mort de l'empereur Paul Ier, arrivée sur ces entrefaites. Nelson fut fait vicomte, en récompense de sa conduite à la bataille de Copenhague.

Sa dernière expédition, pendant cette guerre, fut une attaque contre l'armement préparé dans le port de Boulogne, où Bonaparte avait réuni un grand nombre de bateaux plats, de péniches, et une armée de terre prête à s'embarquer. L'alarme fut générale en Angleterre; et ce fut pour dissiper cette terreur, que Nelson reçut l'ordre de se rendre dans la Manche. Il arbora son pavillon sur la frégate *la Méduse*, et appareilla de la rade de Deal, le 1er août 1801. Ses forces se composaient d'environ quarante bâtiments de guerre, dont trois vaisseaux de ligne, deux frégates, quelques briks et cutters; le reste consistait en bombardes, chaloupes canonnières et brûlots. Il arriva le 2 en vue de Boulogne; et après avoir employé deux jours à reconnaître les différents points de la côte, il concentra ses bâtiments, et jeta l'ancre à une demi-lieue de terre. Le bombardement commença le 4, vers neuf heures du matin. Nelson fit en même temps appareiller ses vaisseaux, qui longèrent la côte et le mouillage de la flottille. Alors la canonnade s'engagea entre la terre et l'escadre; mais le feu des vaisseaux ne produisit pas tout l'effet qu'on en attendait; celui des bombes ne put entamer la ligne d'embossage. Une canonnière et un bateau plat seulement furent coulés bas. Le vent ayant changé avec le reflux, Nelson se vit

contraint d'abandonner une position qui devenait périlleuse, satisfait, comme il le disait avec jactance, dans son rapport à l'amirauté, « d'avoir appris aux Français « qu'il ne leur était pas permis de sortir de leurs ports. »

L'insuccès d'une entreprise qu'on avait généralement regardée comme facile, produisit en Angleterre une impression fâcheuse; le gouvernement crut ne pouvoir mieux en atténuer l'effet qu'en ordonnant une seconde expédition plus formidable que la première. Cette espèce de guerre, que Nelson se voyait obligé de faire à des bateaux pour tranquilliser l'imagination du peuple anglais, lui paraissait un emploi indigne de lui; cependant il ne crut pas pouvoir refuser le commandement de cette nouvelle expédition, et il arriva devant Boulogne le 15 août, avec soixante-dix bâtiments de guerre, sur lesquels étaient embarqués quatre mille soldats de marine. Son projet était de surprendre la flottille pendant la nuit. Il distribua ses forces en quatre divisions principales; et une cinquième, composée de bateaux armés d'obusiers, était destinée à incendier la partie de la flottille qui n'aurait point été enlevée à l'abordage. Tous ces bâtiments se mirent en mouvement vers onze heures du soir, et s'approchèrent de la ligne d'embossage dans le plus grand silence; mais le flot et les courants ne permirent point aux divisions de conserver l'ordre et l'ensemble qui leur avaient été prescrits; elles se séparèrent et se mêlèrent dans l'obscurité; il en résulta un désordre qui détruisit entièrement le plan d'attaque. L'action ne put être engagée qu'avec l'avant-garde française; le capitaine Parker l'attaqua avec intrépidité; mais tout avait été préparé pour soutenir le choc, et partout les assaillants furent repoussés. Le feu cessa, de part et d'autre, à la pointe du jour; Nelson fit le signal de ralliement, et regagna la

côte d'Angleterre, ayant perdu environ deux cents hommes dans cette attaque infructueuse.

Les préliminaires de paix arrêtés avec la France, au mois d'octobre suivant, lui permirent de prendre quelque repos, et il se rendit à Merton, dans le comté de Surrey. Il y était encore en 1803, lors de la rupture du traité d'Amiens. Par suite des ordres de l'amirauté, il vint à Portsmouth, où il arbora son pavillon sur *le Victory*, de cent dix canons. Nommé commandant en chef de la flotte de la Méditerranée, il fut chargé de bloquer l'escadre française réunie dans le port de Toulon, et la persévérance avec laquelle il s'acquitta de cette mission fut telle que, pendant plus de deux ans qu'elle dura, il ne quitta son vaisseau qu'une seule fois. Cependant, le 18 janvier 1805, l'amiral Villeneuve, profitant du moment où l'armée anglaise était au mouillage entre les îles Madeleine et les côtes de Sardaigne, appareilla de Toulon, avec onze vaisseaux de ligne, sept frégates et deux briks. Nelson n'en fut instruit que le lendemain ; il fit aussitôt lever l'ancre pour se mettre à la poursuite de l'escadre française; mais un coup de vent le força de rester à la cape pendant deux jours, et il perdit ainsi la trace de cette escadre. Il visita toutes les côtes de la Sicile et du royaume de Naples; n'y trouvant point les Français, il se persuada qu'ils avaient fait route pour l'Égypte, et se dirigea vers Alexandrie.

Après avoir fait infructueusement cette course, il revint à Malte; et ce fut là qu'il apprit que l'escadre française, qui avait reçu le même coup de vent que lui, avait été contrainte de rentrer à Toulon. Il fut instruit, en même temps, qu'on y avait embarqué un grand nombre de fusils, de selles et de brides, et cette circonstance le confirma dans sa première idée. Il résolut alors d'inspi-

rer une fausse sécurité à l'amiral français; et pour lui faire croire qu'il était stationné sur la côte d'Espagne, il se montra un moment devant Barcelone, et revint aussitôt reprendre son poste au sud de la Sardaigne. Il y était depuis un mois, lorsque la frégate *la Phébé*, qu'il avait laissée en observation devant Toulon, vint lui rendre compte que l'amiral Villeneuve était sorti du port, et qu'il se dirigeait vers la côte d'Afrique. Quelques jours après, le capitaine d'un bâtiment neutre lui apprit qu'il avait vu, le 7 avril, l'escadre française sous le cap de Gate, et qu'elle avait doublé le détroit le 9. Nelson, dupe de sa ruse, et trompé dans ses conjectures, s'écria qu'*il était bien malheureux*. Pour comble de disgrace, les vents d'ouest, qui soufflaient avec violence, ne lui permirent pas de se mettre à la poursuite de cette escadre, et ce ne fut qu'un mois plus tard qu'il put entrer dans l'Océan. Perdant enfin tout espoir de la rencontrer, il envoya neuf de ses vaisseaux dans la Manche, pour renforcer la flotte du lord Cornwallis, et avec les autres il se dirigea sur Portsmouth, où il entra le 20 août 1805. Ce fut seulement à son arrivée en ce port qu'il apprit que la flotte française, après s'être renforcée de plusieurs bâtiments, avait opéré sa jonction au Férol avec l'escadre espagnole, et qu'elle se trouvait réunie dans le port de Cadix, au nombre de trente-trois vaisseaux, dont dix-huit français et quinze espagnols.

Nelson, à cette nouvelle, aurait voulu pouvoir reprendre aussitôt la mer; mais son vaisseau avait éprouvé des avaries, et il était nécessaire qu'il fût réparé. Pendant qu'on le radoubait, l'amirauté s'occupa de réunir l'armée navale, dont on lui destinait le commandement. Les vaisseaux que commandait le contre-amiral Calder rejoignirent l'amiral Collingwood, qui bloquait Cadix.

Lord Cornwallis eut ordre de donner la même destination à dix vaisseaux de son escadre; et Nelson, ayant appareillé de Portsmouth avec trois vaisseaux et une frégate, arriva devant Cadix le 29 septembre. Dans le dessein de cacher ses forces à l'amiral français, il n'en montra qu'une partie devant la côte, et alla mouiller lui-même, avec le reste, à la hauteur du cap Sainte-Marie. Villeneuve, trompé par cette manœuvre, et persuadé que l'armée anglaise n'était que de dix-huit vaisseaux, quoiqu'elle fût réellement de vingt-sept, résolut de tirer avantage de sa supériorité, et il sortit de Cadix le 19 octobre.

Après diverses évolutions, les deux armées se trouvèrent en présence le 21, à la hauteur du cap de Trafalgar. Conformément aux dispositions qu'il avait prescrites quelques jours auparavant, Nelson forma sa flotte sur deux colonnes; il se mit à la tête de la première, composée de douze vaisseaux, et donna le commandement de la seconde, qui était de quinze, au vice-amiral Collingwood. Pendant qu'on faisait les préparatifs du combat, Nelson descendit dans sa chambre et écrivit sur son journal la note suivaante :

A bord du *Victory*, le 21 octobre 1805.

« Les services éminents rendus à mon pays et à mon « roi par Emma, veuve du très honorable sir William « Hamilton, n'ont jamais été récompensés, ni par la na- « tion, ni par le roi.

« 1° Lady Hamilton parvint à se faire donner la lettre de « S. M. le roi d'Espagne, adressée, dans l'année 1796, « à son frère le roi de Naples, pour lui annoncer son in- « tention de déclarer la guerre à l'Angleterre; ce fut en

« conséquence de cette lettre que le ministère donna l'or-
« dre à l'amiral Jervis d'attaquer l'Espagne d'une ma-
« nière quelconque, soit en mettant le feu aux arsenaux
« espagnols, soit en harcelant sa flotte. Si rien de cela
« n'a été fait, il ne faut pas en accuser lady Hamilton. Le
« service qu'elle a rendu à son pays, en s'emparant de la
« lettre du roi d'Espagne, reste le même.

« 2° La flotte anglaise sous mon commandement n'au-
« rait jamais pu retourner en Égypte, si lady Hamilton
« n'avait bien voulu employer tout son crédit sur l'es-
« prit de la reine de Naples, à l'effet de me procurer
« des lettres pour le gouverneur de Syracuse. Ces lettres
« contenaient des ordres secrets de ne rien refuser de ce
« dont j'aurais besoin pour l'approvisionnement de ma
« flotte. J'ai trouvé à Syracuse tout ce qui m'était néces-
« saire; de là, j'ai fait voile pour l'Égypte ; sans lady Ha-
« milton, il n'y aurait pas eu de gloire pour nous à Abou-
« kir.

« Si j'avais pu récompenser moi-même de tels ser-
« vices, je n'aurais rien demandé à mon pays; mais ne
« possédant point cette faculté, qui m'eût rendu si heu-
« reux, je recommande Emma, lady Hamilton, à mon roi et
« à la nation, dans la ferme conviction qu'ils auront soin
« d'un legs si sacré. Je demande qu'on lui accorde une
« pension, afin qu'elle puisse vivre honorablement, et
« suivant les convenances de son rang.

« Je lègue aussi à la généreuse protection de mon pays
« ma fille adoptive, Horatia Nelson, et je désire que dé-
« sormais elle prenne mon nom.

« Voilà les seules graces que je demande à mon roi et
« à ma patrie, dans ce moment où je vais combattre pour
« eux. J'implore la bénédiction de l'Être tout-puissant
« pour ma patrie, et pour tous ceux que j'aime. Il serait

« superflu de parler de ma famille ; il va, sans dire, qu'elle « héritera de la reconnaissance de la nation. »

NELSON ET BRONTE.

A midi, les deux armées étant très près l'une de l'autre, l'amiral fit hisser ce signal qui est devenu si célèbre : *L'Angleterre compte que chacun fera son devoir.* Peu après, le combat s'engagea. La colonne commandée par Nelson étant destinée à couper la ligne française par son centre, *le Victory* gouverna sur *le Bucentaure*, que montait l'amiral Villeneuve ; mais *le Redoutable* (capitaine Lucas), qui avait jugé cette manœuvre, la rendit impraticable, en venant se placer dans la hanche du vent du vaisseau amiral. *Le Victory* se vit alors exposé au feu des trois plus forts vaisseaux de l'armée combinée, et en peu d'instants il fut désemparé. Soit par suite de ses avaries, soit autrement, il laissa venir au vent tout à coup, et, tombant en travers, aborda de long en long *le Redoutable.* Ces deux vaisseaux se jetèrent leurs grapins d'abordage; et leurs bordées, tirées à bout portant, de part et d'autre, occasionnèrent un carnage horrible. Une vive fusillade s'engagea en même temps entre les deux équipages ; les passavants et les gaillards du *Victory* furent bientôt jonchés de morts et de blessés. Le capitaine Hardy, s'apercevant que le feu de la mousqueterie du *Redoutable* était particulièrement dirigée sur le gaillard d'arrière du *Victory*, représenta à l'amiral que les ordres dont il était décoré servaient de point de mire aux soldats postés dans les hunes des vaisseaux ennemis, et le supplia de les couvrir. « A la garde de Dieu, répon- « dit Nelson ; c'est dans les combats que j'ai gagné ces dé- « corations, je vivrai et je mourrai avec elles. »

Le combat durait depuis plus d'une heure avec un acharnement sans exemple; M. Scott, secrétaire de l'amiral, venait d'être tué à ses côtés; huit soldats de marine avaient été enlevés sous ses yeux par une bordée de mitraille; un éclat de bois, occasionné par un boulet qui passa entre l'amiral et le capitaine Hardy, blessa ce dernier au pied droit. « Hardy, l'action est trop chaude « pour durer ainsi bien long-temps, dit Nelson en sou- « riant. » A la faveur d'une éclaircie, l'amiral, distinguant un vaisseau qui combattait vaillamment sous sa poupe, appela son capitaine de pavillon pour le lui faire remarquer, lorsque, se retournant pour lui parler, une balle, partie de la hune du *Redoutable*, vint le frapper à l'épaule gauche, perça son épaulette, traversa l'épine dorsale, et alla se loger dans les muscles du dos. Nelson tomba aussitôt sur le pont. Deux matelots s'empressèrent de le relever pour le conduire dans sa chambre; il leur recommanda de couvrir, avec son mouchoir, sa figure et ses décorations, afin qu'il ne fût pas remarqué par l'équipage pendant le trajet. Son chirurgien, étant accouru, se mit en devoir de le déshabiller pour juger de son état. « Beatty, lui dit-il, vos soins me sont inuti- « les, je sens que ma blessure est mortelle. » Cependant le combat continuait; déjà plusieurs vaisseaux français avaient amené, un autre était en feu. Cette nouvelle, apportée à l'amiral sur son lit de mort, semblait avoir suspendu ses souffrances; lorsque, le feu ayant entièrement cessé, le capitaine Hardy vint lui rendre compte que la victoire était complète : « A présent, dit Nelson, je meurs « satisfait; graces soient rendus à Dieu, j'ai accompli « mon devoir. Hardy, souvenez-vous que je laisse un « legs sacré à ma patrie; je lui lègue lady Hamilton et ma

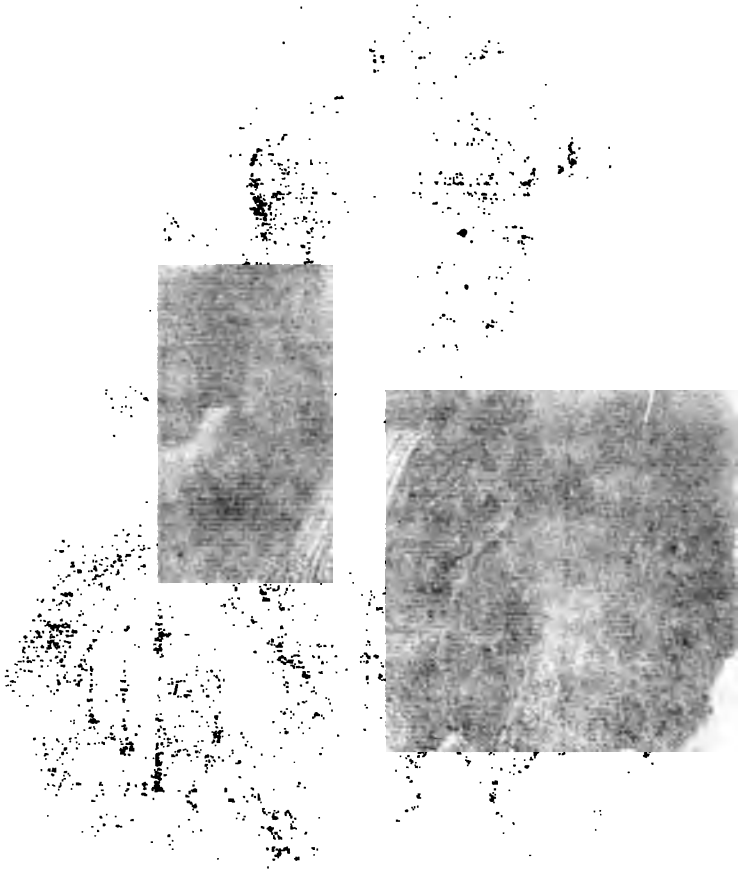
« fille Horatia. Dieu merci, j'ai bien fait mon devoir[1]. » Ces paroles furent les dernières qu'il prononça; et il expira quelques minutes après, à l'âge de quarante-sept ans. Tous les honneurs qu'une nation reconnaissante peut dispenser furent décernés à la mémoire de Nelson. Son corps, rapporté à Londres sur *le Victory*, fut exposé pendant plusieurs jours à Greenwich, avec l'appareil le plus magnifique. De là il fut transporté à Westminster, et inhumé dans la cathédrale de Saint-Paul, avec toute la pompe et tout l'appareil dont la reconnaissance nationale put l'entourer. Le titre de comte fut conféré à son frère, avec une pension de six mille livres sterling. Une pension de six mille livres fut également faite à sa femme. Le parlement vota, en outre, un don de dix mille livres sterling à chacune de ses sœurs. La mort de Nelson fut considérée comme une perte nationale, et les Anglais se montrèrent presque indifférents à une victoire qu'ils croyaient trop chèrement achetée par la mort d'un tel homme.

A une grande fermeté de caractère et à une bravoure extrême, l'amiral Nelson joignait une pieuse résignation à la volonté divine; avant de combattre, il avait coutume d'écrire une prière sur son journal nautique; et ces élévations d'une ame héroïque portent toutes une empreinte de grandeur qui prenait sa source dans le sentiment élevé

(1) Nous devons dire, à l'honneur de la nation anglaise et du roi, que le legs que lui avait fait Nelson de sa maîtresse et de sa bâtarde ne fut point accepté. Sa passion romanesque pour cette femme était telle, qu'il en avait fait mettre le portrait en pied dans sa chambre de conseil, et qu'il passait quelquefois des heures entières en extase devant elle. Il la nommait son ange tutélaire, et il portait sur son cœur une miniature d'elle, dont la mort seule a pu le séparer.

de patriotisme dont il fut animé jusqu'au dernier moment. Ce sentiment était porté chez lui à un tel point qu'il lui avait inspiré pour le nom français une aversion dont on peut difficilement se faire une idée. Sa correspondance est remplie d'invectives contre la nation française ; souvent on y remarque des phrases telles que celles-ci : « Tout mon sang bouillonne dans mes veines au « seul nom d'un Français. Je hais tout Français ; royaliste ou républicain, je les ai tous en horreur. » Cette haine aveugle, contre des hommes dont Nelson avait eu si souvent l'occasion d'apprécier la bravoure, est encore une tache dans sa vie. Son patriotisme n'aurait pas dû lui fermer les yeux sur les qualités qui distinguent la nation française entre toutes les nations policées.

TOURVILLE.



TOURVILLE

(ANNE-HILARION DE COTTENTIN, COMTE DE),

Né à Tourville en 1642, mort à Paris le 28 mai 1701.

Tourville était le troisième fils de César de Cottentin, seigneur de Tourville, premier gentilhomme de la chambre de Louis XIII, et premier chambellan du grand Condé.

Destiné à l'état militaire, il fut reçu chevalier de Malte à l'âge de quatorze ans, et aussitôt qu'on le jugea en état de servir sur les galères de la religion, sa famille l'envoya à Marseille. Le duc de La Rochefoucault, son parent, lui donna des lettres de recommandation pour le chevalier d'Hocquincourt, qui y commandait une frégate.

Un teint blanc, des cheveux blonds, des yeux bleus, de vives couleurs, tel était, à dix-huit ans, l'ensemble de la physionomie de Tourville; aussi quel ne fut pas l'étonnement du chevalier d'Hocquincourt, en voyant un Adonis plus propre, disait-il, à servir les dames de la cour qu'à supporter les fatigues de la mer. Mais cet Adonis devait un jour devenir un grand capitaine, et il ne tarda pas à faire revenir le chevalier du jugement défavorable qu'il avait porté sur lui.

A la sortie du port, *l'Arthémise*, que commandait

d'Hocquincourt, fut rencontrée par deux frégates algériennes qui, comptant sur leur supériorité, sautèrent à l'abordage. Animés par l'ardeur d'une si belle proie, les assaillants combattaient en furieux et faisaient un carnage affreux des Français; Tourville, à la tête des plus braves de l'équipage, porta partout ses coups, et bientôt les corsaires, étonnés de la résistance qu'ils rencontraient dans une entreprise qu'ils avaient crue facile, ne songèrent plus qu'à la retraite, qu'ils effectuèrent en abandonnant un grand nombre des leurs sur la frégate française.

Trois blessures reçues dans ce combat établirent la réputation de bravoure de Tourville, et firent cesser les railleries que ses camarades s'étaient permises sur son air efféminé. Pendant les six années que durèrent ses caravanes sur les galères de Malte, il participa à plusieurs combats contre les Turcs et les Barbaresques, et dans tous, il donna des preuves de la plus grande intrépidité.

Au printemps de l'année 1667, Tourville revint en France. Le bruit de ses exploits était parvenu jusqu'à Versailles. On s'y souvenait encore du bon mot du chevalier d'Hocquincourt à son sujet, et les dames, surtout, étaient fort curieuses de voir cet *Adonis* qui se battait comme un *Hercule*. Le roi l'accueillit avec la plus grande distinction, le félicita sur sa belle conduite dans les divers combats qu'ils avaient soutenus, et, pour l'attacher plus particulièrement à son service, sa majesté le nomma capitaine de vaisseau. Il était alors âgé de vingt-cinq ans.

Lorsqu'en 1669 Louis XIV résolut d'envoyer une armée navale au secours de Candie assiégée par les Turcs, il désigna lui-même le chevalier de Tourville pour être employé dans cette expédition, que commandait le duc de Beaufort. Candie succomba, malgré la valeur française,

mais Tourville trouva encore l'occasion de montrer son brillant courage.

Dans la guerre de 1671 à 1673, où les forces maritimes des Provinces-Unies luttèrent plus d'une fois avec avantage contre les flottes combinées de la France et de l'Angleterre, Tourville commandait un des vaisseaux de l'escadre du comte d'Estrées, et il mérita d'être cité particulièrement dans le compte rendu au roi du combat de South-Bay (juin 1672).

L'année suivante lui offrit une nouvelle occasion de se distinguer. L'armée navale commandée par le comte d'Estrées, réunie à celle d'Angleterre aux ordres du prince Ruppert, joignit la flotte hollandaise sous le commandement des amiraux Ruyter et Tromp. On combattit de part et d'autre avec le plus vif acharnement depuis le matin jusqu'au soir; Tourville soutint seul le feu de plusieurs vaisseaux et parvint à en couler un.

A la bataille d'Agousta (21 avril 1676), il commandait un des vaisseaux de l'armée de Duquesne. L'amiral, apprenant que le commandant de l'avant-garde venait d'être tué, fait signal à Tourville d'aller la soutenir. En manœuvrant pour exécuter cet ordre, il est attaqué par le vaisseau que commandait Ruyter. Il soutint le combat avec tant de vigueur que l'amiral hollandais, blessé mortellement, rendit, à ses derniers moments, le témoignage le plus honorable de la bravoure de Tourville et lui prédit la plus haute destinée. Cette action lui valut le grade de chef d'escadre.

Il commandait en cette qualité l'avant-garde de l'armée aux ordres du marquis de Vivonne, en 1677, lorsqu'en faisant route pour Toulon, on découvrit, près de Palerme, les escadres hollandaise et espagnole. Tourville reçut l'ordre de les attaquer. Il l'exécuta avec tant d'ar-

deur qu'en moins de deux heures il coula trois de leurs vaisseaux, brûla dans le port le vice-amiral espagnol, le contre-amiral de Hollande, ainsi que sept autres bâtiments.

La paix signée à Nimègue, en 1678, permettait à Tourville de prendre quelque repos; mais impatient d'ajouter encore à sa gloire, il fit, de concert avec Duquesne, diverses expéditions contre les Algériens et les Tripolitains, qui toutes eurent les plus heureux résultats.

En 1682, Tourville fut nommé lieutenant général des armées navales. Duquesne, qui venait de recevoir l'ordre d'armer une nouvelle escadre, appela auprès de lui son inséparable compagnon d'armes. Sortis de Toulon au mois d'août, ils entrèrent dans la Méditerranée, et détruisirent tous les corsaires tripolitains qu'ils rencontrèrent. Ils se rendirent ensuite devant Chio, et en peu d'heures le fort, la ville, et tous les bâtiments qui se trouvaient dans le port, furent détruits ou brûlés.

Au mois de juin de l'année suivante, Tourville et Duquesne appareillèrent de nouveau de Toulon. Réunis à une escadre sortie de Brest, ils se présentèrent devant Alger, au nombre de onze vaisseaux, quinze galères, plusieurs brûlots et galiotes à bombes. Tourville, qui commandait l'avant-garde, commença le bombardement aussitôt qu'il eut mouillé. Une grande partie de la ville, ainsi qu'un nombre considérable de bâtiments qui se trouvaient dans le port, furent détruits. Un nouveau bombardement eut lieu en 1684, mais, cette fois, les pertes des Algériens furent si considérables, qu'ils se virent contraints d'implorer la paix. Tourville la leur accorda, au nom du roi, et il en signa le traité avec le divan.

La même année vit l'abaissement de la république de

Gênes. Une armée navale de quatorze vaisseaux, vingt galères et dix galiotes à bombes, sous les ordres de Duquesne, se présenta devant le port, au mois de mai 1684, y jeta plus de dix mille bombes, qui détruisirent les principaux édifices, entre autres le palais du doge. Les Génois consternés demandèrent la paix; elle leur fut accordée à la prière d'Innocent XI, mais à la condition que le doge et quatre des principaux sénateurs se rendraient à Versailles pour y implorer la clémence du roi. Tourville, qu'on s'attend à retrouver ici, commandait en second dans cette expédition, et il contribua puissamment à son succès.

En 1687, les Algériens ayant renouvelé leurs pirateries sur le commerce français, Tourville reçut l'ordre d'aller les châtier encore une fois. On arma à Toulon une escadre dont il prit le commandement. Trois jours après sa sortie du port, il rencontra, près de Ceuta, une division de corsaires qu'il n'hésita pas à attaquer; il coula à fond leur amiral et dispersa les autres, après les avoir très maltraités. Il se rendit de là sur les côtes de Sardaigne, où il s'empara d'une grande quantité de bâtiments algériens, délivra les esclaves qu'ils avaient faits, et rentra à Toulon après une campagne de six mois.

Au commencement de l'année 1688, la France ayant déclaré la guerre à la Hollande, Tourville alla prendre, à Brest, le commandement d'une escadre de cinq vaisseaux, qui devait d'abord établir une croisière dans la Manche, et rallier ensuite l'armée navale aux ordres du maréchal d'Estrées. Quelques jours après sa sortie du port il rencontra deux vaisseaux de la compagnie des Indes-Hollandaises qu'il attaqua; ils firent une vigoureuse résistance; mais, forcés de céder au nombre, ils se rendirent. Ces bâtiments venaient d'Alexandrette, et avaient à bord

une cargaison de six millions. Tourville les expédia pour France sous l'escorte de deux vaisseaux, et, avec les trois qui lui restaient, il fit voile pour joindre le comte d'Estrées, qui bloquait alors les ports de la régence d'Alger. Chemin faisant, il rencontra une division navale espagnole commandée par l'amiral Papachin. Tourville exigea de lui qu'il saluât le pavillon de France; sur son refus, il lui envoya sa volée, et les vaisseaux sous ses ordres l'imitèrent. Enfin, après un engagement qui avait duré près de trois heures, l'amiral espagnol démâté, et coulant bas d'eau, se résigna au salut, qui lui fut rendu coup pour coup. Tourville arriva devant Alger le 1er août 1688; on commença le même jour à lancer des bombes sur la ville, et l'on continua jusqu'au 16. Cinq bâtiments de guerre algériens furent incendiés, et la ville entièrement ruinée. Cette expédition terminée, le maréchal d'Estrées et Tourville ramenèrent leurs vaisseaux à Toulon.

Le roi d'Angleterre, Jacques II, précipité du trône par Guillaume, prince d'Orange, s'était d'abord réfugié en France. Tirconel, vice-roi d'Irlande, lui ayant ménagé un parti dans cette île, Louis XIV lui avait procuré les moyens de s'y rendre; mais il avait besoin de secours et de munitions. Deux escadres furent armées simultanément à cet effet; le comte de Tourville, qui venait d'être nommé vice-amiral des mers du Levant, prit le commandement de celle de Toulon, forte de vingt vaisseaux, et le comte de Château-Regnault de celle de Brest, composée de soixante-deux bâtiments de guerre. Ces escadres devant se réunir dans l'Océan, Tourville appareilla au mois de juin 1689, doubla le détroit de Gibraltar, et opéra sa jonction avec celle de Brest. A la hauteur de Ouessant, ils eurent connaissance de l'armée

combinée d'Angleterre et de Hollande; mais comme les alliés étaient de beaucoup inférieurs en forces, ils n'osèrent attaquer l'armée française, qui débarqua heureusement en Irlande les troupes et les munitions qu'elle avait à bord.

L'année suivante, Tourville sortit de nouveau du port de Toulon à la tête de soixante-six vaisseaux, et opéra sa jonction avec six autres vaisseaux aux ordres de Château-Regnault. Se trouvant, le 30 juillet, à la hauteur de l'île de Wight, ils rencontrèrent l'armée combinée, forte de cent douze bâtiments, tant vaisseaux que frégates. Le combat s'engagea immédiatement, et il dura depuis neuf heures du matin jusqu'à cinq heures du soir. Les Anglais ne soutinrent le feu que pendant trois heures; les Hollandais, sur qui les efforts de l'armée française avaient été principalement dirigés, souffrirent considérablement; la plus grande partie des bâtiments de leur escadre fut démâtée, et ils perdirent un grand nombre d'hommes. Le résultat de cette action fut, pour l'armée combinée, une perte de quinze vaisseaux, dont dix furent pris et cinq brûlés. L'armée française eut quatre cents hommes tués et cinq cents blessés; mais elle ne perdit pas un seul bâtiment. Tourville, voulant poursuivre ses succès, se dirigea ensuite sur la baie de Tingmouth, où il savait que douze vaisseaux et un convoi nombreux étaient mouillés. Les Anglais, pris à l'improviste, ne purent opposer qu'une faible résistance. Les marchandises furent transportées sur l'escadre, et les vaisseaux, ainsi que le convoi, pris ou brûlés.

Cependant, une nouvelle tentative en faveur de Jacques II allait entraîner la perte d'une grande partie de cette marine francaise, jusque là maîtresse dans la Manche, dans l'Océan et la Méditerranée. Ce monarque,

obligé de quitter l'Irlande, y avait conservé des sujets fidèles; les intelligences qu'il entretenait avec eux lui firent concevoir, au commencement de l'année 1692, les plus fortes espérances de remonter sur son trône. Louis XIV entra dans ce projet, et résolut de faire, en faveur de ce prince malheureux, un effort digne de sa puissance. Trois cents bâtiments de transport et des munitions de toute espèce furent réunis dans les ports de la Manche. Une armée nombreuse y fut rassemblée. Le roi Jacques devait la commander, ayant sous ses ordres le maréchal de Bellefonds, et il s'était, à cet effet, rendu à la Hougue. D'un autre côté, on arma deux escadres, l'une à Brest, de quarante-quatre vaisseaux, sous le commandement de Tourville, et l'autre de vingt-trois, à Toulon, sous celui du maréchal d'Estrées. Ces deux flottes devaient se réunir dans la Manche pour favoriser la descente du roi Jacques.

Il était de la plus haute importance de primer les Anglais dans ces mers, et surtout d'empêcher leur réunion avec l'armée hollandaise; aussi le roi fit-il expédier à Tourville des instructions qui lui enjoignaient de sortir de Brest le plus promptement possible, sans attendre les escadres qui devaient le joindre, de chercher les Anglais et de les combattre *forts ou faibles*. Une lettre, écrite de la main de Louis XIV, avait encore corroboré ces ordres. Mais les vents contraires ayant retenu l'armée dans la rade de Brest, elle n'en put sortir que le 12 mai. Elle fut ralliée à la mer par cinq vaisseaux aux ordres du marquis de Villette, en sorte que Tourville arriva à la hauteur de la Hougue avec quarante-neuf vaisseaux. Le comte d'Estrées, assailli par une tempête en passant le détroit de Gibraltar, ne put gagner le port de Brest qu'à la fin de juillet.

Cependant, les vents qui avaient été si désavantageux aux Français avaient, au contraire, favorisé les Anglais. Ils étaient sortis de leurs ports au nombre de cinquante-cinq vaisseaux, et ayant opéré leur jonction avec l'armée hollandaise, forte de trente-trois, étaient entrés dans la Manche dès les premiers jours de mai. Instruit de cette réunion, le roi envoya au comte de Tourville l'ordre de ne point combattre avant d'avoir été rejoint par les vingt-trois vaisseaux du comte d'Estrées; dix barques furent expédiées pour porter ce nouvel ordre, mais malheureusement aucune ne put joindre l'armée française.

Le 29 mai 1692, à quatre heures du matin, on découvrit l'armée alliée; une brume épaisse empêcha d'abord d'en reconnaître le nombre; mais lorsqu'elle fut dissipée, on compta quatre-vingt-huit vaisseaux. Les ordres précis qu'avait reçus Tourville ne lui permettaient pas de tenter une retraite qui, lors même qu'elle eût été possible, devenait dangereuse en présence d'une armée aussi supérieure en forces; il prit donc le parti que l'honneur lui dictait. Ayant appelé à son bord les principaux officiers de son armée, il leur donna connaissance des ordres positifs qu'il avait reçus de combattre, et les renvoyant ensuite chacun à son poste, il fit arriver vent arrière sur l'armée ennemie.

Tourville se plaça au centre, sur *le Soleil-Royal*, de cent six canons; le marquis d'Amfreville commandait l'avant-garde, et M. de Gabarret l'arrière-garde. Du côté des ennemis, l'amiral Russel commandait le corps de bataille; l'avant-garde, composée des vaisseaux hollandais, avait à sa tête le vice-amiral Allemonde, et l'arrière-garde était sous les ordres du chevalier Ashby. L'armée combinée mit en panne pour attendre les Français qui

s'approchèrent jusqu'à portée de pistolet. A dix heures du matin, un coup de canon, parti d'un des vaisseaux hollandais, devint le signal d'un combat jusque là sans exemple. A l'instant le feu devint général des deux côtés; mais les efforts de l'armée ennemie se dirigèrent principalement sur le centre des Français. Tourville cependant ne se laissa point intimider par le nombre; il combina si savamment ses dispositions, que chacun de ses vaisseaux eut à soutenir le choc de deux et quelquefois même de trois adversaires. Quant à lui, il répondit si vigoureusement au feu de l'amiral Russel et de ses deux matelots, tous trois vaisseaux de cent canons, qu'il les fit plier deux fois. Le marquis de Nesmond eut le même avantage sur les Hollandais, qui ne purent soutenir son feu; les deux autres divisions de l'armée combattaient aussi vaillamment, mais leur soin principal était de conserver le vent, manœuvre essentielle qui sauva l'armée.

Les chances furent moins heureuses à l'arrière-garde; elle était fort éloignée du centre lorsque Tourville fit le signal de former la ligne de bataille. Cependant ses deux premières divisions se trouvèrent en ligne quand le feu commença; mais la troisième ne put jamais parvenir à prendre son poste, en sorte qu'il se trouva un grand intervalle entre le corps de bataille et l'arrière-garde. Vingt-cinq vaisseaux anglais en profitèrent pour mettre le centre de l'armée française entre deux feux.

Le vent, de favorable qu'il était au commencement du combat, devint tout à coup contraire. Tourville alors, pour résister au vent et au courant, ordonna de mouiller. Cependant le combat continuait toujours avec la même vigueur; l'amiral avait vu couler un vaisseau ennemi sous son feu, un autre vaisseau avait sauté en l'air, et ni le nombre des vaisseaux alliés, ni le vent qui

leur était favorable, ne leur avaient encore donné aucun avantage sur lui. Mais bientôt les Anglais l'enveloppèrent et s'acharnèrent sur son vaisseau et sur celui que montait le marquis de Villette, qu'ils désemparèrent entièrement. Plusieurs vaisseaux arrivèrent à leur secours et s'efforcèrent de diminuer le péril en le partageant. Alors la chaleur du combat fut à son comble, et les Français donnèrent, en cette circonstance, des preuves d'un courage héroïque. Une brume épaisse, qui s'éleva tout à coup, suspendit un moment l'action; mais elle recommença avec plus de fureur encore lorsque la lune, en se levant, eut dissipé le brouillard.

Dans le nombre des vaisseaux anglais qui avaient doublé le corps de bataille, trois se trouvaient au vent, ayant derrière eux cinq brûlots. Ils les dirigèrent successivement sur le vaisseau amiral et sur celui du marquis de Villette, au milieu d'une canonnade épouvantable; mais ils eurent, l'un et l'autre, le bonheur de s'en garantir. Enfin les Anglais voyant leurs brûlots inutilement consumés, et lassés d'ailleurs de la résistance opiniâtre qu'ils éprouvaient, prirent le parti de rejoindre le gros de leur armée, en passant à travers les intervalles des vaisseaux français; mais cette témérité leur coûta cher, car dès qu'ils présentèrent le travers, ils se virent criblés de coups, et ce ne fut qu'à grand'peine qu'ils parvinrent à exécuter leur manœuvre. Ce fut le dernier acte du combat; il était alors dix heures du soir.

Il ne restait plus au comte de Tourville qu'à pouvoir faire une heureuse retraite, pour égaler son bonheur à la gloire qu'il venait d'acquérir par son héroïque défense contre une armée double de la sienne; mais il se trouvait trop éloigné des ports où il eût pu relâcher, et les

suites d'un combat si glorieux furent on ne peut pas plus funestes.

A une heure du matin, l'amiral fit signal d'appareiller, et lui-même mit à la voile; mais le brouillard, qui s'était élevé de nouveau, empêcha de distinguer ses signaux, et huit vaisseaux seulement imitèrent sa manœuvre. A sept heures, cependant, trente-cinq vaisseaux l'avaient rallié. Des neuf autres, six avaient gagné la Hougue, et trois s'étaient dirigés sur Brest.

Vers huit heures, Tourville s'était élevé à une lieue au vent de l'armée ennemie, et cet avantage lui aurait suffi pour échapper à sa pousuite, si le vaisseau qu'il montait, totalement désemparé, n'eût retardé la marche de son armée. Il fut donc obligé de mouiller à la hauteur de Cherbourg. A onze heures du soir, il fit lever l'ancre, et se dirigea sur le raz Blanchard [1] pour profiter des vents et des courants, et devancer l'armée combinée. Vingt-deux vaisseaux le passèrent heureusement; le *Soleil-Royal* n'en était plus qu'à une portée de canon, lorsque la marée, qui descendait, le força de mouiller. Mais la tenue étant mauvaise, les ancres chassèrent, les vaisseaux dérivèrent, et se trouvèrent bientôt sous le vent de l'armée ennemie. Tourville alors prit le parti de faire entrer à Cherbourg trois de ses vaisseaux qui étaient les plus avariés, et avec ceux qui lui restaient il se dirigea sur La Hougue.

L'armée ennemie s'était partagée en trois corps; le premier, fort de quarante vaisseaux, s'attacha à la pour-

(1) Le raz Blanchard est un canal formé par la côte du Cotentin, depuis le cap la Hougue jusqu'à Flamanville, et par les îles d'Origny et de Guernesey; il a environ cinq lieues de long sur une et demie de large; les courants y sont conséquemment très violents et le fond très mauvais.

suite du comte de Tourville; le second, de dix-sept, se tint en observation devant Cherbourg, et le troisième donna la chasse aux vaisseaux qui faisaient route pour Saint-Malo. Toutefois, ceux-ci, qui avaient beaucoup d'avance sur les chasseurs, parvinrent à se soustraire à leur poursuite. La division qui bloquait Cherbourg tenta en vain de s'emparer des vaisseaux français qui voulaient y entrer, mais ils les forcèrent à s'échouer et à s'incendier.

Cependant les vaisseaux anglais qui formaient le corps de bataille arrivèrent à la hauteur de La Hougue presque en même temps que le comte de Tourville, et ils l'y bloquèrent. Comme à cette époque il n'y avait ni forts ni batteries pour protéger ces douze vaisseaux, et que la position dans laquelle ils se trouvaient ne pouvait être long-temps tenable, l'amiral se décida à les incendier. Aussitôt il leur donna l'ordre de s'échouer. On commença immédiatement à en retirer les canons et les agrès, mais comme on manquait d'embarcations propres à cette opération, elle fut lente et difficile. On y travaillait néanmoins avec la plus grande ardeur, lorsque deux cents embarcations armées, parties de la flotte ennemie, vinrent s'embosser à portée de fusil de la côte, forcèrent les travailleurs à se retirer, et incendièrent eux-mêmes les vaisseaux échoués. Tels furent les résultats d'une action dont les commencements avaient été si heureux, et qui, malgré son issue, n'en est pas moins restée glorieuse pour la marine française.

En 1693, Tourville fut fait maréchal de France, et le roi voulant lui procurer l'occasion de prendre sa revanche de la défaite qu'il avait éprouvée, lui confia le commandement d'une armée de soixante-onze vaisseaux, chargée d'intercepter un convoi de bâtiments anglais et hollandais destinés pour Cadix, l'Italie et Smyrne. Sorti de Brest à la

fin de mai de la même année, Tourville arriva, le 4 juin, à la hauteur du cap Saint-Vincent, et alla mouiller dans la baie de Lagos. Le 27, au soir, les frégates qu'il avait envoyées à la découverte, lui signalèrent un convoi escorté par vingt-sept vaisseaux. Aussitôt le maréchal fait signal à son armée d'appareiller, et à l'avant-garde de chasser le convoi. La nuit fut employée à manœuvrer pour gagner le vent, et mettre ainsi la flotte ennemie entre la terre et l'armée. En effet, le lendemain matin, elle se trouva cernée entièrement. Alors Tourville fit signal de commencer le feu et en peu d'heures vingt-sept bâtiments, tant de guerre que de commerce, furent pris, et quarante-cinq brûlés à la côte. Il se mit ensuite à la poursuite de ceux qui étaient parvenus à s'échapper, et quatorze bâtiments, dont cinq étaient des vaisseaux anglais, furent encore pris ou coulés. Cette expédition causa aux alliés la perte d'environ quatre-vingts bâtiments estimés trente-six millions. Le 29 juillet suivant, Tourville se présenta devant Malaga, y brûla deux vaisseaux anglais et trois corsaires qui s'y trouvaient, quoiqu'ils fussent protégés par les forts, et rentra ensuite triomphant dans le port de Toulon.

Depuis cette époque, jusqu'à la paix de Ryswick, en 1697, le maréchal de Tourville fit quelques expéditions pour purger les côtes de la Provence des nombreux corsaires qui les infestaient; mais sa santé se trouvant affaiblie par suite des fatigues qu'il avait éprouvées, il se vit forcé d'abandonner entièrement le service. Il vint se fixer à Paris, où il mourut le 28 mai 1701, à l'âge de cinquante-neuf ans. Louis XIV témoigna le plus vif regret en apprenant la mort du maréchal, et lorsque le ministre de la marine, Pontchartrain, la lui annonça, il dit que la marine faisait une perte irréparable.

DUQUESNE.

DUQUESNE

[illegible]

[illegible] GÉNÉRAL DES ARMÉES

[illegible]

[illegible] mort à Paris le [illegible] février 1688

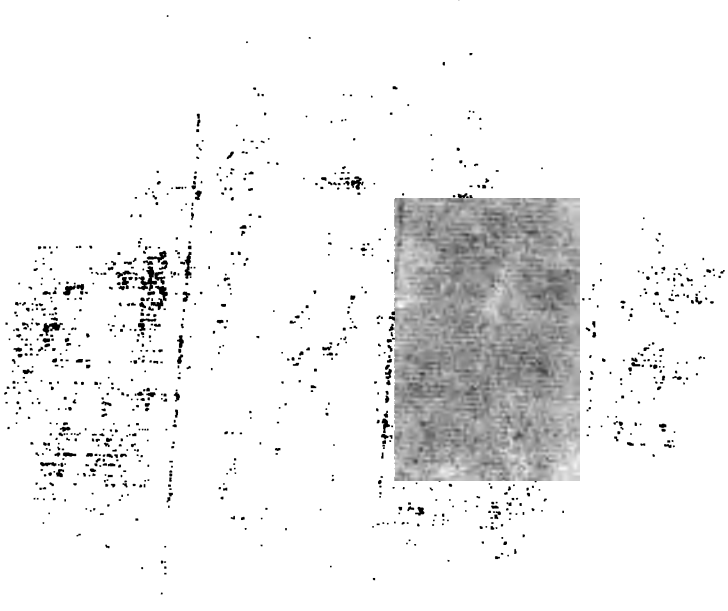
[illegible]

[illegible] de [illegible] habile navigateur qui avait [illegible] Xlii, à la gloire de la marine alors [illegible] était parvenu, par son mérite, [illegible] vaisseau, fut l'instituteur et le [illegible] s'appliqua à développer en lui les [illegible] de bonne heure pour le métier [illegible] éducation conforme à sa [illegible]

[illegible] Abraham répondit aux soins de [illegible] alors l'école [illegible] Duquesne, avide de connaissances, [illegible] les ateliers divers, et, malgré la [illegible] il se lia d'amitié avec le célèbre [illegible] qui l'initia dans les secrets d'un [illegible] avec distinction.

[illegible] que la théorie [illegible] pas [illegible] il se destina [illegible]

DUQUESNE.



DUQUESNE

(ABRAHAM),

MARQUIS, SEIGNEUR DE BAUCHET, LIEUTENANT-GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES.

Né à Dieppe en 1610, mort à Paris le 2 février 1688.

Le père de Duquesne, habile navigateur qui avait contribué, sous Louis XIII, à la gloire de la marine alors naissante en France, et était parvenu, par son mérite, au grade de capitaine de vaisseau, fut l'instituteur et le modèle de son fils. Il s'appliqua à développer en lui les dispositions qu'il montra de bonne heure pour le métier de la mer, et à lui donner une éducation conforme à sa destination future.

De son côté, le jeune Abraham répondit aux soins de son maître. Dieppe était alors l'école où venaient se former les marins. Duquesne, avide de connaissances, fréquentait les chantiers, les ateliers divers, et, malgré la disproportion d'âge, il se lia d'amitié avec le célèbre constructeur Morieu, qui l'initia dans les secrets d'un art qu'il exerçait alors avec distinction.

Mais Duquesne, sentant que la théorie ne suffisait pas pour la carrière à laquelle il se destinait, voulut y joindre

la pratique. Il parcourut les ports de France, et, dans ses conversations avec les marins les plus célèbres de cette époque, il recueillit une foule de notions utiles. Duquesne avait dix-sept ans lorsqu'il s'embarqua pour la première fois. Il fit plusieurs voyages sur des bâtiments marchands, et il y acquit cette connaissance des détails et cette habitude d'opérer lui-même qui donnent tant d'avantages dans le commandement.

Pendant les troubles de la Ligue, les Espagnols s'étaient emparés des îles de Lerins, dans la Méditerranée. En 1637, Louis XIII, ou plutôt le cardinal de Richelieu, résolut de les reprendre. Le comte d'Harcourt fut choisi pour commander les troupes de terre destinées à cette expédition, et le cardinal de Sourdis, archevêque de Bordeaux, eut le commandement de la flotte qui devait faire rentrer ces îles sous la domination française. Le père de Duquesne, sans avoir le titre de général, fut chargé de diriger les mouvements de l'armée navale; son fils, déjà connu dans la marine comme officier de mérite, eut le commandement d'une galère. Les îles de Lerins furent reprises, et Duquesne se signala, dans cette circonstance, sous les yeux de son père, par plusieurs traits de courage et d'audace.

Ce succès encouragea la marine française, et bientôt la mer fut couverte de ses galères et de ses vaisseaux. Au commencement de l'année 1638, on résolut d'aller détruire une flotte espagnole qui était réunie dans le havre de Gattari. Le commandement de l'armée de terre fut confié au prince de Condé, et celui des forces navales, qui se composaient d'environ soixante bâtiments de guerre, fut encore donné à l'archevêque de Bordeaux, qui voulut avoir sous ses ordres les deux Duquesne. Abraham commandait un brûlot et faisait partie de

l'avant-garde chargée de commencer l'attaque de la flotte espagnole. Il se dirige sur le vaisseau amiral, lui jette ses grappins, et ne se décide à descendre dans la chaloupe que lorsqu'il est certain que ce vaisseau est la proie des flammes qu'il y a allumées. Ce trait d'audace décida de la victoire; les Espagnols, quoiqu'ils se fussent défendus vaillamment, furent obligés de céder à la valeur française. En moins de trois heures de combat, quatorze vaisseaux et quatre frégates furent brûlés ou coulés à fond, et quatre mille hommes environ périrent par le fer ou la flamme. Depuis ce moment, la carrière de Duquesne ne fut qu'une suite non interrompue de succès.

En 1638, l'archevêque de Bordeaux nommé lieutenant-général des armées navales, sortit de Toulon à la tête de quarante bâtiments de guerre, douze flûtes et quelques brûlots. Son projet était de détruire une flotte espagnole mouillée dans la baie de la Corogne. Duquesne, qui venait d'être élevé au grade de capitaine de vaisseau, commandait l'avant-garde dans cette expédition. Ayant devancé l'armée, il se présenta devant la Corogne, mais il trouva la flotte espagnole si bien embossée et si bien protégée par les batteries de terre, qu'il ne put rien entreprendre contre elle. Il se borna à faire quelques descentes sur la côte, espérant amener les Espagnols au combat, mais ses efforts furent inutiles.

En longeant la côte d'Espagne, on apprit que neuf galions étaient mouillés dans la rade de Laredo, en Biscaye. L'armée fit route pour les y surprendre. Arrivé devant la ville, on y fit une descente, et, quoique défendue par plusieurs redoutes, elle fut emportée d'assaut. Toutefois le butin ne fut pas aussi considérable qu'on l'avait espéré; sept de ces galions avaient mis à la voile, et des deux qui restaient un seul put être pris,

l'autre s'étant incendié. Duquesne fut blessé d'un coup de mousquet dans cette attaque.

L'armée navale se dirigea ensuite sur le golfe de Naples, dans le but d'intercepter un nombreux convoi destiné à ravitailler l'armée espagnole en Piémont. Chemin faisant, on aperçut un vaisseau occupé à se radouber dans l'un des ports de la côte; Duquesne eut ordre d'aller l'incendier, et il s'acquitta de cette mission avec son zèle accoutumé. En rejoignant l'armée, après cette expédition, il rencontra trois vaisseaux espagnols. Secondé vaillamment par les vaisseaux sous ses ordres, ces trois bâtiments furent enlevés à l'abordage. Toutefois ces avantages partiels n'étaient point assez décisifs; il fallait détruire l'armée navale espagnole. L'archevêque de Bordeaux fut la chercher dans la baie de Roses, mais il n'y trouva que cinq vaisseaux. Duquesne, qui commandait l'avant-garde, n'hésita point à les attaquer, quoiqu'ils fussent protégés par des forts, qui firent sur lui un feu continuel; mais ses dispositions furent si bien combinées que, malgré leur résistance, il parvint à s'en emparer.

Ce ne fut que devant le port d'Alfaques, à l'embouchure de l'Ebre, que la flotte française rencontra enfin celle d'Espagne. L'action s'engagea avec acharnement de part et d'autre; des quarante-une galères dont se composait cette dernière, cinq furent coulées, trois furent brûlées et trois s'échouèrent. Duquesne eut une grande part à ce succès. Les historiens disent que, dans cet engagement, il y eut environ trois mille coups de canon tirés de part et d'autre.

On s'étonnera peut-être que la marine française, à son début, ait exécuté de si grandes choses, et dans un temps surtout où la tactique navale étant entièrement

ignorée, c'était avec l'épée et à l'abordage qu'on remportait des victoires. Mais l'étonnement cessera quand on considérera que les ports de France étaient peuplés de navigateurs qui parcouraient les mers et s'enrichissaient par le commerce. Aussitôt que Richelieu eut fait construire des vaisseaux, il trouva des pilotes instruits pour les conduire et d'habiles matelots pour les manœuvrer. A la vérité on manquait de chefs qui par l'éclat de leur nom pussent imposer aux subalternes. Les grands dédaignaient le service de la marine, et en général les hommes qui, à cette époque, se signalèrent par leurs exploits sur mer, avaient une origine obscure. Richelieu, en choisissant pour la marine des chefs parmi la haute noblesse, s'attachait à leur caractère plutôt qu'à leurs talents, et il ne leur laissait l'éclat du commandement en chef, qu'en leur imposant la condition de déférer aux avis des hommes d'expérience et de courage qu'il plaçait auprès d'eux. C'est ainsi que les deux Duquesne dirigeaient les opérations par lesquelles l'archevêque de Bordeaux, à la fois cardinal et guerrier, étendait sa gloire et celle de la France.

Le duc de Brézé, qui succéda au cardinal dans le commandement des forces navales de la Méditerranée, eut dans Duquesne la même confiance que son prédécesseur, et il tint à honneur de le voir servir sous ses ordres. Sorti de Toulon, en 1643, à la tête d'une escadre, le duc alla chercher les Espagnols sur leurs côtes. Le 9 août, il les rencontra devant Barcelone. L'engagement qui eut lieu ne fut point décisif. Duquesne s'empara d'un vaisseau de 40 canons, qui lui opposa une résistance opiniâtre. La nuit avait séparé les combattants; mais, le lendemain matin, l'action recommença avec une nouvelle vigueur. Dans ce combat, les Français

s'emparèrent de six vaisseaux, et Duquesne y fit des prodiges de valeur. Le 3 septembre suivant, un nouveau combat eut lieu sous le cap de Gates. Cette fois, malgré la supériorité de l'escadre espagnole, elle fut complètement battue; l'amiral de Naples et le vice-amiral espagnol furent pris ainsi que quatre autres vaisseaux, et le reste de l'escadre profita de la nuit pour se réfugier à Carthagène, où, protégée par les forts, l'amiral français ne jugea pas prudent de les attaquer. Dans cet engagement, où Duquesne fut blessé, il coula bas plusieurs bâtiments, et contribua puissamment à la victoire par sa brillante valeur.

A la mort du cardinal de Richelieu (décembre 1642), la marine retomba dans le néant d'où ce puissant génie l'avait tirée. Les troubles de la minorité de Louis XIV ayant allumé la guerre sur les frontières, l'attention du gouvernement se porta tout entière sur l'armée de terre, et les officiers de la marine négligés allèrent chercher du service à l'étranger. Duquesne, que son inactivité fatiguait aussi, sollicita et obtint la permission d'aller servir en Suède. Christine, qui y régnait alors (1644), était en guerre avec Christian IV, roi de Danemarck. A son arrivée, Duquesne fut nommé major de l'armée navale suédoise. Sorti à la tête d'une escadre, il rencontre la flotte danoise à la hauteur de Fehmern, sur les côtes du Holstein. Christian la commandait en personne. Le combat qui s'engagea dura deux jours entiers, à plusieurs reprises. Duquesne s'attacha principalement à combattre le vaisseau que montait Christian, fier d'avoir un roi pour adversaire. Après des prodiges de valeur de part et d'autre, ce vaisseau tomba en son pouvoir, vers la fin de l'engagement; mais Christian n'était point à bord. Blessé à la tête par un éclat de bois, le premier

jour du combat, il s'était fait transporter à terre. La flotte danoise, battue et dispersée, se retira dans ses ports. Duquesne, en récompense de ce service, fut élevé au grade de vice-amiral.

La paix qui, par la médiation de la France, fut signée en 1645 entre la Suède et le Danemarck, rendant désormais inutiles les services de Duquesne, il obtint l'assentiment de la reine pour retourner en France.

Le bruit de sa dernière victoire l'y avait précédé. A son arrivée, on lui donna le commandement de l'escadre destinée à aller secourir le duc de Guise, précipité du trône de Naples; mais cette expédition n'eut pas lieu.

Lorsqu'en 1650 Bordeaux se révolta contre le gouvernement du roi, l'Espagne arma une escadre pour appuyer cette rébellion et propager la guerre civile. La France, dont la marine était presque anéantie, ne pouvait opposer aucune flotte à celle des Espagnols. Duquesne arme à ses frais quelques bâtiments de guerre; c'est à qui des officiers et des marins viendra servir sous ses ordres; bientôt son escadre est prête, et, devançant les Espagnols, il leur ferme l'entrée de la Gironde. Les Bordelais, privés des secours qu'ils attendaient, se soumirent par une capitulation. C'est en se rendant à cette destination que Duquesne fut rencontré par une escadre anglaise, dont le commandant osa lui demander de baisser son pavillon devant celui de l'Angleterre. « Aussi « long-temps que le pavillon français me sera confié, ré« pondit fièrement Duquesne, il ne sera point humilié; « que la force en décide, et peut-être la fierté britanni« que pourra-t-elle le céder à la vaillance française. »

Le combat s'engagea, et les Anglais, quoique supérieurs en nombre, furent obligés de prendre la fuite. Anne d'Autriche, appréciant le service que Duquesne ve-

gait de rendre à la France, en contribuant si efficacement à la soumission de Bordeaux, l'éleva au grade de chef d'escadre, et lui fit don de l'île et du château d'Indret, près de Nantes. Elle lui donna en outre l'assurance qu'il serait remboursé des frais de son armement, aussitôt que l'état des finances du royaume le permettrait.

Jusqu'en 1672, Duquesne n'eut aucune occasion de signaler son courage, mais ennemi du repos, il employa ce laps de temps à visiter les ports de France, pour acquérir de nouvelles connaissances.

A cette époque, la France et l'Angleterre réunies ayant déclaré la guerre à la Hollande, Duquesne, qui commandait une des divisions de l'armée navale aux ordres du comte d'Estrées, contribua puissamment aux victoires remportées dans la Manche sur l'amiral Ruyter. Aux deux combats que le comte d'Estrées livra, les 7 et 14 juin 1673, aux amiraux Tromp et Ruyter, Duquesne se couvrit de gloire et justifia la brillante réputation de valeur qu'il s'était acquise.

En 1675, commandant l'avant-garde de l'armée du duc de Vivonne, envoyée au secours de Messine, Duquesne se signala au combat que l'armée française livra, le 11 février, aux Espagnols qui bloquaient l'entrée de ce port; un de leurs vaisseaux tomba en son pouvoir. Les Messinais délivrés, le duc de Vivonne entreprit le siége d'Agosta, et Duquesne le seconda habilement dans cette circonstance. Toutefois, dans cette nouvelle position, le duc de Vivonne avait besoin de renforts, et il envoya Duquesne à Versailles pour les solliciter.

Cependant l'Espagne, qui voulait à tout prix reprendre Messine, avait sollicité le secours des états-généraux, qui y envoyèrent Ruyter avec vingt-quatre vaisseaux. L'amiral hollandais, instruit qu'une armée de vingt vaisseaux était

sortie de Toulon sous le commandement de Duquesne, se porta à sa rencontre, afin d'empêcher sa jonction avec celle du duc de Vivonne. Les deux armées se trouvèrent en présence, près de Stromboli, le 7 janvier 1676. Il ventait grand frais, et l'état de la mer ne permettait point de rien entreprendre ce jour-là. Le lendemain le combat s'engagea vivement de part et d'autre. Après quelques heures de résistance, l'avant-garde française fit plier celle des Hollandais; Ruyter lui-même, dont le vaisseau avait été fort maltraité, se laissa dériver sous le vent, avec son corps de bataille. Le calme qui survint empêcha Duquesne de profiter de cet avantage et permit aux galères espagnoles de venir remorquer les vaisseaux hollandais désemparés. Le lendemain de la bataille, Duquesne fut joint par dix vaisseaux, que lui envoyait le duc de Vivonne. Pendant deux jours les deux armées restèrent en présence sans s'attaquer.

Duquesne savait que Messine avait besoin d'un prompt secours, mais il connaissait aussi la difficulté qu'il aurait à y penétrer, parce que les Espagnols occupaient l'entrée du phare. Préférant alors le salut de cette ville à la gloire qu'il pouvait acquérir en livrant un nouveau combat, il appareille, fait le tour de la Sicile, et entre à Messine par le sud. Il était temps; deux jours plus tard, cette ville était obligée de capituler, faute des munitions que lui apportait l'armée française. Louis XIV, informé des exploits de Duquesne et de son habile manœuvre, lui écrivit, de sa main, pour l'en féliciter.

Les Espagnols, pour qui la conquête de Messine était sans prix, conçurent le projet de l'attaquer par terre, tandis que la flotte hollandaise la bloquerait par mer. Ils débarquèrent 4000 hommes, à peu de distance du fort des Capucins, mais ayant été vivement repoussés, ils

furent contraints de se rembarquer après avoir éprouvé de grandes pertes.

Peu de temps après, ils résolurent de faire le siége d'Augusta. Duquesne, informé de ce projet, sort de Messine à la tête de trente vaisseaux et se porte à la rencontre de l'armée alliée. Il la découvrit, le 22 avril 1676, à la hauteur de Catane. Elle se composait de vingt-neuf vaisseaux, neuf frégates et quelques brûlots. L'engagement eut lieu immédiatement. Ruyter, qui était à la tête de l'avant-garde, attaqua celle des Français, qui lui opposa la plus vigoureuse résistance. Quatre de ses vaisseaux furent mis hors de combat en moins d'une demi-heure. Ruyter, se trouvant ainsi affaibli, manœuvra pour se rapprocher de son corps de bataille, mais ce mouvement l'ayant fait tomber sous le vent, Duquesne, qui jusque là n'avait point pris part à l'action, dirigea sur lui le feu le plus terrible. Les deux amiraux déployèrent dans cette circonstance toute la science des manœuvres et toutes les ressources de l'art, mais enfin la valeur des Français et l'habileté de Duquesne fixèrent la victoire de leur côté. La nuit seule mit fin au combat. L'armée combinée se réfugia à Syracuse, dans le plus grand désordre, et celle des Français rentra victorieuse dans Messine.

Ruyter, qui avait été blessé dans ce combat, mourut sept jours après. Son cœur, enfermé dans une boîte d'argent, fut mis à bord d'une frégate, pour être transporté en Hollande. Ce bâtiment étant tombé au pouvoir des Français, le capitaine fut conduit à Duquesne, à qui il rendit compte de la mission dont il était chargé. L'amiral alors, passant sur la frégate hollandaise, se fit conduire à la chambre où était le cœur de Ruyter, et, s'inclinant devant le vase qui le renfermait : « Voilà dit-il, les restes « d'un grand homme, qui a trouvé la mort au milieu des

« hasards qu'il a tant de fois bravés. » Puis, s'adressant au capitaine hollandais, il lui dit : « Monsieur, votre mis-« sion est trop respectable pour qu'on vous arrête. » Et il lui donna un sauf-conduit. Ruyter méritait cet hommage à sa mémoire de la part d'un homme dont il disait : « De « tous les ennemis de ma patrie, Duquesne est le seul qui « me paraisse redoutable. »

Cependant l'armée combinée espagnole et hollandaise, après avoir réparé ses avaries, était sortie de Syracuse et était allé s'embosser à Palerme. Le duc de Vivonne résolut de les attaquer dans cette position. L'armée sous ses ordres se composait de vingt-huit vaisseaux, vingt-cinq galères et neuf brûlots. Elle se présenta devant Palerme le 2 juin 1676. Vingt-sept vaisseaux, dix-neuf galères et quatre brûlots y étaient mouillés sur une seule ligne, et sous la protection des forts; malgré l'avantage que présentait cette position, le duc de Vivonne n'hésita point à les y combattre. Duquesne commandait l'avant-garde, composée de neuf vaisseaux, sept galères et cinq brûlots; suivant ses instructions, il se dirigea sur la tête de la ligne ennemie, et toute l'armée le suivit. Dès qu'il fut à la portée du canon, on fit sur lui un feu très vif, auquel il ne répondit point. Ce ne fut que lorsqu'il fut arrivé à une encâblure de l'armée alliée, et mouillé sur la bouée de ses ancres, qu'il riposta. Tant d'audace et de résolution intimidèrent les ennemis, qui, effrayés, coupèrent leurs câbles et allèrent s'échouer sous le môle. Les brûlots français, profitant de ce désordre, abordèrent trois vaisseaux hollandais, qu'ils incendièrent.

En même temps le reste de l'armée était tombé sur le corps de bataille de l'armée combinée, ainsi que sur leur arrière-garde. Le combat durait depuis une heure, lorsque l'amiral espagnol sauta avec un fracas épouvan-

table. Cet événement répandit la terreur dans toute l'armée ennemie. L'amiral de Hollande coupa ses câbles, et alla s'échouer à la côte. Les brûlots français le suivirent et l'incendièrent, ainsi que quatre autres vaisseaux qui avaient imité sa manœuvre. Dans cette action les alliés éprouvèrent une perte de douze vaisseaux, six galères et quatre brûlots. Leurs pertes en hommes furent évaluées à environ trois mille, tués ou blessés. Cette bataille eut pour résultat de donner aux Français l'empire de la Méditerranée, qu'ils conservèrent pendant toute la durée de la guerre.

La paix, qui fut conclue en 1678, entre la France, l'Espagne et la Hollande, procura quelque repos à Duquesne, et il en profita pour se rendre à Versailles. Présenté à Louis XIV par Colbert, le roi lui dit : « Je vou-« drais bien, monsieur, que vous ne m'empêchassiez pas « de récompenser les services que vous m'avez rendus « comme ils méritent de l'être; mais vous êtes protestant, « et vous savez quelles sont là-dessus mes intentions. » En effet Duquesne avait, plus qu'aucun autre, des droits au bâton de maréchal, dont la valeur, plus d'une fois malheureuse, de ses rivaux de gloire avait été justement honorée. Toutefois, le monarque ne se montra point ingrat envers Duquesne; il lui donna la terre de Bouchet près d'Étampes, qu'il érigea en marquisat, sous son nom.

A cette époque, l'art de la construction des vaisseaux était encore dans l'enfance. Colbert résolut de donner au matériel et au personnel de la marine une complète organisation, et l'on vit bientôt paraître ces belles ordonnances qui font encore aujourd'hui la base des institutions de cette arme. Les officiers de mer les plus expérimentés furent appelés à la cour, et Duquesne fit partie des conseils chargés d'organiser le personnel et de don-

ner aux constructions navales les perfectionnements dont elles avaient si grand besoin. Il porta dans ces réunions la modestie et la simplicité qui conviennent aux hommes supérieurs. Il avait formé des projets d'amélioration dans diverses parties de l'art du constructeur; un jeune officier (Renau d'Éliçagaray) en proposa d'autres; Duquesne, les jugeant meilleurs que les siens, devint leur apologiste, et mit tous ses soins à les faire adopter.

En 1681, les corsaires de Tripoli ayant enlevé des bâtiments du commerce français sur les côtes de la Provence, le roi ordonna l'armement, à Toulon, d'une escadre destinée à réprimer leurs dégradations. Duquesne, alors âgé de soixante-onze ans, en prit le commandement. En sortant du port, il en rencontra huit, à qui il donna la chasse. Ces corsaires se réfugièrent dans le port de Chio, espérant y être en sécurité, sous la protection du pavillon du Grand-Seigneur; mais Duquesne les y poursuivit et les coula tous. Le pacha de Tripoli, effrayé, se hâta de demander la paix; Duquesne, chargé d'en régler les conditions, se fit rendre les bâtiments enlevés par les corsaires, ainsi que les Français qu'ils avaient faits esclaves.

L'exemple des Tripolitains humiliés et punis ne servit point aux Algériens. Louis XIV, voulant mettre fin à leurs continuelles entreprises sur les bâtiments français, chargea Duquesne d'aller les châtier. Il sortit de Toulon, au mois de juin 1682, à la tête de onze vaisseaux de guerre, quinze galères, cinq galiotes à bombes[1], trois brûlots et quelques tartanes.

(1) Renau d'Eliçagaray, dont nous avons déjà parlé, était l'inventeur de cette espèce de bâtiments, et c'était la première fois qu'on en faisait usage. On avait cru jusque là que les mortiers, pour produire leur effet,

Duquesne, en arrivant devant Alger, commença par brûler un bâtiment mouillé sous le canon de la forteresse. Ce coup de main hardi fut exécuté par des chaloupes à bord desquelles on avait embarqué des artificiers. Il se disposa ensuite à bombarder la ville; mais le mauvais temps qui survint le força de gagner le large, et ce ne fut que le 25 août qu'il revint devant Alger. Le soir même il y fit jeter une centaine de bombes, qui renversèrent plusieurs maisons et tuèrent beaucoup de monde. Les Algériens ripostèrent par un feu très vif, mais qui, mal dirigé, ne nuisit point à l'escadre. Le lendemain matin, le bombardement continua. Une galère et quelques brigantins sortirent du port et s'approchèrent des galiotes à bombes, dans l'intention de les enlever; mais ils furent si rudement accueillis, qu'ils se virent bientôt obligés de se retirer, non sans avoir été très maltraités. La nuit suivante, on lança encore environ cent bombes sur la ville, et, cette fois, elles y causèrent un tel ravage, que les Algériens, effrayés de ce genre de destruction, nouveau pour eux, demandèrent la paix en envoyant à bord de l'amiral environ quatre cents esclaves français, comme préliminaires de leur soumission. Toutefois, les conditions que leur imposa Duquesne furent si rigoureuses qu'ils les refusèrent. Le bombardement fut donc poussé avec une nouvelle vigueur. Mais la mauvaise saison s'approchait, et Duquesne ne voulant pas s'exposer à être

avaient besoin d'une assiette solide, et lorsque Renau exposa ses plans au conseil, en proposant de construire des galiotes propres à bombarder les villes et les flottes, on le traita de fou et de visionnaire. Duquesne, seul, le soutint, et opina pour qu'on fît l'expérience; le succès justifia l'invention, et ces bâtiments, décriés par l'ignorance, furent de la plus grande utilité dans cette circonstance.

surpris sur cette côte par un vent d'équinoxe, fit route pour Toulon, laissant Alger presque entièrement détruit.

Cependant, cette leçon donnée aux Algériens n'avait pu arracher ces forbans à leurs habitudes de dépréda-tions; plusieurs bâtiments français étaient tombés en leur pouvoir, et leurs équipages, jetés dans le bagne, y gémissaient dans la plus dure captivité. Ces nouveaux outrages ne pouvaient rester impunis. Un second armement fut ordonné, et Duquesne, qui en prit le commandement, se présenta devant Alger le 20 juin 1683. Son escadre se composait de dix vaisseaux, sept galiotes à bombes, quelques galères et plusieurs bâtiments de transport.

Le bombardement commença dans la nuit du 26 au 27 juin. Les Algériens y répondirent par une forte canonnade. Le lendemain, dans l'espace de deux heures, cent vingt-sept bombes, lancées sur la ville, renversèrent le palais du dey, détruisirent une grande quantité de riches magasins et de maisons, qui ensevelirent environ huit cents personnes sous leurs ruines. La consternation fut générale dans Alger; la population entière demandait la paix à grands cris, et menaçait de se soulever si elle n'était promptement conclue. A ces supplications se joignent bientôt les menaces plus redoutables d'une milice étrangère, qui refuse tout service, et qui demande hautement la cessation des hostilités. Le dey, Baba-Hassan, envoie alors à l'amiral français des députés chargés d'implorer la paix. Duquesne consent à accorder une trève, mais en exigeant comme préliminaires qu'on lui rende, non-seulement tous les Français esclaves à Alger, mais encore tous ceux qui avaient été pris sous le pavillon de France, de quelque nation qu'ils fussent. Le dey acquiesça à tout, et, dans l'espace

de quelques jours, il envoya à bord de l'escadre cinq cent quarante-six esclaves. Il fut ensuite question de rédiger le traité, et le dey chargea de cette négociation Mezzo-Morto, commandant de la flotte algérienne. L'amiral demanda la restitution de tous les bâtiments pris sur le commerce français, ainsi que leurs cargaisons, en stipulant que, dans le cas où l'on ne pourrait les rendre en nature, la valeur en serait payée. Mezzo-Morto assure Duquesne que ces conditions seront acceptées; mais arrivé à terre, il court au divan, lui fait part des demandes de l'amiral français, les représente comme exorbitantes et lui fait promettre de s'y refuser. Il se rend ensuite sur la place principale d'Alger, ameute la populace, lui dénonce Baba-Hassan comme un traître qui déshonore son rang en vendant sa patrie à la France, et dont le sang peut seul laver l'infamie. En effet, le dey est bientôt assassiné, et Mezzo-Morto élu à sa place. Le barbare alors prévient Duquesne de ce qui vient de se passer, en lui annonçant qu'il a résolu de n'acquiescer à aucune des conditions exigées.

Le bombardement recommença immédiatement, et depuis le 21 juillet jusqu'au 17 août, on jeta environ deux mille bombes dans la ville. Mezzo-Morto, furieux de la dévastation occasionnée par le feu des Français, fait mettre le consul de France, le père Levacher, dans un de ses plus gros mortiers, qui crève lorsqu'on y met le feu; plusieurs officiers français sont ensuite placés à la bouche des canons, et leurs membres épars vont tomber à bord de leurs compatriotes. Ce fut en cette circonstance que M. de Choiseul, alors prisonnier à Alger, fut arraché à la mort par le généreux dévouement d'un corsaire algérien qui, autrefois pris par lui, en avait été honorablement traité et délivré sans rançon.

Cependant le bombardement continuait, et la ville n'était plus qu'un amas immense de ruines et de décombres. Mezzo-Morto, lui-même, blessé d'un éclat de bombe, allait être réduit à la nécessité de subir la loi du vainqueur, lorsque Duquesne, dont les munitions étaient entièrement épuisées, se vit obligé d'abandonner le siége d'Alger et de rentrer à Toulon. Toutefois il laissa devant le port trois de ses vaisseaux chargés de le bloquer étroitement. Les Algériens, convaincus que Louis XIV était décidé à les réduire, et craignant qu'une nouvelle expédition ne vînt, l'année suivante, les exposer aux calamités qu'ils avaient subies, envoyèrent en France un ambassadeur pour demander la paix, que le roi consentit à leur accorder.

Pendant la dernière guerre entre la France et l'Espagne, la république de Gênes avait, quoique en secret, soutenu de tout son pouvoir les ennemis de Louis XIV, et c'était chez elle que les Algériens trouvaient les munitions qui leur étaient nécessaires pour lui résister. Tout récemment encore, à la demande du roi, qui désirait avoir un magasin de sel à Savonne pour l'approvisionnement de Casal, cédé à la France par le duc de Mantoue, les Génois avaient répondu par un refus formel.

Dans cet état mutuel de défiance, on construisait alors à Gênes quarante galères destinées, disait-on, à la défense des rivières, mais véritablement à se joindre aux forces espagnoles. Le roi fit intimer à la république la défense de lancer à l'eau ces galères; mais le sénat n'en ayant tenu aucun compte, la guerre fut déclarée.

Le 5 mai 1684, Duquesne sortit de Toulon à la tête de quinze vaisseaux, vingt galères, dix galiotes à bombes deux brûlots, huit flûtes, vingt-sept tartanes, et environ soixante-douze petits bâtiments à rames. Le marquis de

Seignelay, fils aîné du grand Colbert, et alors ministre de la marine, était à bord du vaisseau amiral. Duquesne, arrivé devant Gênes le 17, fit toutes ses dispositions d'attaque contre cette ville. Bientôt on vit se diriger sur le vaisseau amiral une embarcation conduisant six sénateurs qui venaient s'informer du but d'une aussi formidable expédition; le marquis de Seignelay après leur avoir exposé les griefs de Louis XIV contre la république, en demanda la plus prompte satisfaction. Les sénateurs firent quelques réponses évasives et se retirèrent; mais à peine étaient-ils arrivés à terre que toute l'artillerie des forts tonna sur la flotte.

Le bombardement commença immédiatement. Le feu des galiotes fut si habilement dirigé, que deux heures après on vit les flammes s'élever de plusieurs édifices. Cette opération dura jusqu'au 28, c'est-à-dire pendant dix jours consécutifs. Trois cents maisons et édifices publics furent brûlés ou détruits, entre autres le palais du doge, celui de Saint-George, où était le trésor de la ville, l'Arsenal et le magasin général. On aurait pu détruire Gênes entièrement; mais le marquis de Seignelay, qui avait des instructions à cet égard, ne voulut point en venir à cette extrémité. Le 29 mai, le bombardement ayant cessé, les galères furent expédiées pour aller croiser sur les côtes d'Espagne, les galiotes ainsi que les autres bâtiments légers rentrèrent à Toulon. Le comte de Tourville fut laissé devant Gênes avec quelques vaisseaux pour bloquer le port, et Duquesne se rendit sur les côtes de Catalogne, avec le reste de son armée. L'année suivante, les Génois humiliés et repentants demandèrent la paix, qui leur fut accordée à certaines conditions, dont une portait que le doge se rendrait à Versailles, accompagné de quatre sénateurs, qui viendraient

en personne demander pardon au roi, au nom du sénat. On sait la réponse que ce doge fit au marquis de Seignelay, qui lui demandait ce qu'il trouvait de plus extraordinaire à Versailles : *C'est de m'y voir,* répondit-il.

Le bombardement de Gênes fut la dernière expédition qui termina la carrière maritime de Duquesne ; il avait alors soixante-quinze ans. Retiré dans le sein de sa famille, il y mourut trois ans après, le 2 février 1668.

Duquesne fut le seul calviniste auquel on permit de rester en France après la révocation de l'édit de Nantes, et l'on ne doit sans doute attribuer cette exception qu'à l'utilité de ses services. Toutefois il est regrettable que Louis XIV ait cru sa conscience intéressée à ne pas élever Duquesne à la seule dignité qui lui manquait, et que ce même préjugé se soit opposé à ce qu'on élevât en France un tombeau à celui qui avait contribué à porter la gloire de son pays à un si haut degré[1].

(1) M. Charles Dupin, aujourd'hui ingénieur en chef de la marine, conseiller d'état et membre de l'Académie des Sciences, ayant trouvé à Toulon, en 1813, dans l'atelier de sculpture navale, les sculptures des galères que commandait Duquesne dans ses beaux combats de Palerme et de Messine, les a sauvés d'une destruction prochaine, par des restaurations exercées avec beaucoup de soin, sous sa direction, et il en a fait le principal ornement du musée maritime qu'il a formé, à cette époque, dans l'arsenal de Toulon. Ces sculptures, ouvrage du Puget et de ses élèves, sont dignes de l'admiration des connaisseurs. Elles sont décrites dans les *Mémoires* de M. C. Dupin *sur la marine et les ponts et chaussées de France et d'Angleterre*, 5 vol. in-8°, chez Bachelier, libraire.

LEISSEGUES.

LEISSEGUES.

LEISSÈGUES

(CORENTIN-URBAIN, DU)

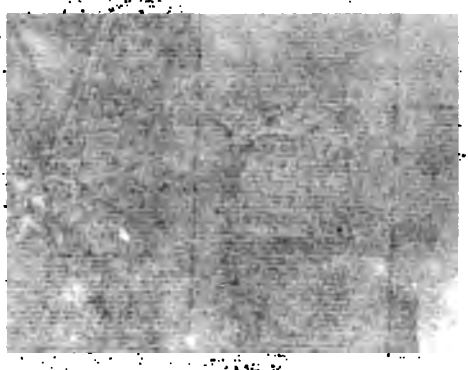
[illegible] COMMANDEUR DES ORDRES DE LA LÉGION-D'HONNEUR

ET DE SAINT-LOUIS,

[illegible] le 29 août 1758, mort à Paris le 26 mars 18[illegible]

[illegible] une famille noble de Bretagne, Leissègues en-[illegible] en 1778, comme volontaire de la marine. [illegible] était alors en guerre avec l'Angleterre. Il fit [illegible] campagne sur la frégate *l'Oiseau*, destinée [illegible] dans la Manche. L'année suivante, il passa dans [illegible] grade sur *la Nymphe*. La division dont cette [illegible] partie s'empara du Sénégal, de Gambie et [illegible] à la suite de deux combats. En 1780, il [illegible] lieutenant de frégate, et fit sur *la Magicienne* [illegible] dans la Manche, pendant laquelle cette fré-[illegible] combat de deux heures contre une fré-[illegible] beaucoup plus forte qu'elle.

[illegible] Leissègues [illegible] sur *le Sp*[illegible] [illegible] qui faisait partie de l'[illegible] [illegible]



LEISSÈGUES

(CORENTIN-URBAIN, DE),

VICE-AMIRAL, COMMANDEUR DES ORDRES DE LA LÉGION-D'HONNEUR ET DE SAINT-LOUIS,

Né à Hanvec (Finistère) le 29 août 1758, mort à Paris le 26 mars 1832.

Issu d'une famille noble de Bretagne, Leissègues entra au service en 1778, comme volontaire de la marine. La France était alors en guerre avec l'Angleterre. Il fit sa première campagne sur la frégate *l'Oiseau*, destinée à croiser dans la Manche. L'année suivante, il passa dans le même grade sur *la Nymphe*. La division dont cette frégate faisait partie s'empara du Sénégal, de Gambie et de Siera-Leone, à la suite de deux combats. En 1780, il fut nommé lieutenant de frégate, et fit sur *la Magicienne* une croisière dans la Manche, pendant laquelle cette frégate soutint un combat de deux heures contre une frégate anglaise beaucoup plus forte qu'elle.

Au mois de mars 1781, Leissègues passa sur *le Sphinx*. Ce vaisseau, qui faisait partie de l'escadre aux ordres du bailli de Suffren, prit une part active aux six combats livrés, dans les mers de l'Inde, à l'amiral Hughes. Leissègues fut grièvement blessé à la tête dans celui qui eut lieu devant Provédien. Après une campagne qui avait duré quarante mois, l'escadre rentra en France; Leissègues

quitta *le Sphinx*, qui désarmait, et continua ses services dans le port de Brest.

Son activité ne lui permit pas d'y rester long-temps; il s'embarqua, au mois de mars 1785, sur la frégate *la Vigilante*, destinée à faire une croisière dans les mers du Nord.

Après avoir fait, de 1787 à 1791, une campagne d'observation dans la mer des Indes, en qualité de sous-lieutenant de vaisseau, sur *la Méduse*, il fut fait lieutenant de vaisseau et nommé au commandement du brick *le Furet*, avec lequel il croisa pendant environ six mois sur les côtes de Terre-Neuve.

La Convention ayant résolu d'envoyer aux îles du Vent des commissaires pris dans son sein, on arma à Rochefort une division composée de deux frégates, une corvette, un aviso et sept flûtes; Leissègues, qui avait été fait capitaine de vaisseau au mois de mars 1793, fut choisi pour la commander. Il s'embarqua sur la frégate *la Pique* avec les trois commissaires délégués. Un bataillon de troupes de ligne fut réparti sur les flûtes.

Après une traversée de quarante jours, pendant laquelle on avait capturé deux bâtiments anglais, la division arriva en vue de la Désirade. Le point de débarquement désigné dans les instructions données à Leissègues était la Guadeloupe, et il la trouvait au pouvoir des Anglais. Il proposa alors aux commissaires de tenter un coup de main sur le fort de Fleur-d'Épée. Cet avis ayant été adopté, il réunit environ quatre cents marins de ses équipages aux troupes embarquées, et ce fut avec ce petit nombre d'hommes qu'en moins de quatre mois l'île entière de la Guadeloupe se trouva reconquise. Ce fait d'armes, auquel Leissègues avait pris une part glorieuse, lui valut le grade de contre-amiral.

Bientôt on vit paraître devant l'île une escadre anglaise commandée par l'amiral Jervis (depuis lord Saint-Vincent); il mit la Guadeloupe en état de siége et la bombarda pendant trois mois consécutifs; mais la défense fut si habilement combinée, tant par terre que par mer, que les Anglais perdirent enfin tout espoir de la reprendre. Pour affermir encore mieux sa conquête, l'amiral Leissègues mit à la mer avec la division sous ses ordres, et, pendant une croisière de quelques mois, il fit une si grande quantité de prises que l'approvisionnement de la Guadeloupe, en vivres et en munitions, se trouva assuré pour plusieurs années.

A son retour en France, en 1799, le Directoire le chargea de parcourir les côtes depuis Saint-Malo jusqu'à Flessingue, pour s'assurer du nombre de bâtiments qui pourraient être utilement employés dans le cas d'une descente en Angleterre. Il fut ensuite nommé commandant d'armes dans les ports d'Ostende, Flessingue et Anvers, ainsi que des forces navales françaises et bataves réunies dans les ports et rades de l'île de Walcheren, en Zélande. Il parvint à organiser la défense de cette île sur un pied tellement respectable, que les Anglais n'osèrent rien entreprendre contre elle, malgré les armements qu'ils préparèrent à plusieurs reprises pour l'attaquer.

En 1802, le premier consul Bonaparte, voulant rendre au pavillon national la prépondérance que lui avait fait perdre auprès des puissances barbaresques la longue absence des forces navales françaises sur les côtes d'Afrique, ordonna l'armement à Toulon d'une division destinée à en parcourir les principaux ports, et il en confia le commandement au contre-amiral Leissègues. Il appareilla de ce port au mois de juillet, à la tête de deux vaisseaux de soixante-quatorze et trois corvettes, et se

dirigea d'abord sur Alger. La France avait à demander satisfaction de diverses insultes faites à son pavillon par les corsaires de cette Régence; l'amiral, par la fermeté qu'il déploya dans cette circonstance, obtint toutes les réparations qu'il était chargé de réclamer. Le dey rendit même sans rançon une grande quantité d'esclaves faits dans l'île de Saint-Pierre, en Sardaigne, et au départ de l'escadre il envoya à bord de nombreux présents, consistant en armes, et en chevaux árabes destinés pour le premier consul. L'amiral se rendit ensuite à Tunis, où il obtint les mêmes satisfactions. En quittant ce port, il donna passage sur son vaisseau (*le Scipion*) à un ambassadeur extraordinaire que le bey envoyait en France.

Ces résultats satisfaisants valurent à l'amiral Leissègues une nouvelle mission. Le premier consul lui confia, la même année, le commandement d'une division navale destinée à transporter à Constantinople le général Brune, qui se rendait auprès de Sélim III, en qualité d'ambassadeur extraordinaire. Cette division prit aussi à bord les divers consuls envoyés dans les Échelles du Levant.

Après une traversée de quarante-cinq jours, la division mouilla devant Constantinople. Le sultan reçut l'ambassadeur et l'amiral avec les plus grands honneurs, et les relations, depuis si long-temps interrompues entre la Sublime-Porte et la France, se rétablirent sur le pied le plus avantageux.

En quittant Constantinople, l'amiral Leissègues se rendit à Chypre, à Rhodes, à Chio, à Salonique, où il installa, avec tout l'appareil nécessaire, les consuls destinés pour ces échelles. Il alla ensuite mouiller devant Saint-Jean-d'Acre; il y rétablit nos relations commerciales, et se dirigea de là sur Alexandrie, pour s'assurer

si les Anglais avaient évacué l'Égypte, en exécution du traité d'Amiens. Avant de rentrer à Toulon il toucha à Malte, où il était chargé de s'assurer des dispositions que faisait le gouvernement anglais pour la remise de l'île à l'ordre de Malte; mais il put se convaincre que le traité ne serait point exécuté en ce qui concernait cette restitution.

Au commencement de l'année 1803, la guerre s'étant rallumée avec l'Angleterre, Leissègues fut nommé au commandement de l'une des escadres de l'armée navale de Brest, aux ordres de l'amiral Ganteaume, laquelle se composait de vingt-un vaisseaux.

Au mois d'octobre 1805, onze de ces vaisseaux reçurent l'ordre de se tenir prêts à appareiller. Ils furent partagés en deux escadres; l'une, de cinq vaisseaux, deux frégates et une corvette, fut placée sous les ordres du contre-amiral Leissègues; et l'autre, de six vaisseaux et deux frégates, sous ceux du contre-amiral Willaumez.

Pour induire les Anglais en erreur sur la destination de ces escadres, les onze vaisseaux parurent n'en former qu'une, et leur séparation ne dut s'opérer qu'à la mer. Elles appareillèrent de la rade de Brest dans la nuit du 13 décembre 1805, à la suite d'un coup de vent qui avait éloigné de la côte l'armée anglaise qui les tenait bloquées depuis quelque temps. Elles naviguèrent de conserve pendant deux jours, après lesquels elles firent route pour leur destination.

Celle aux ordres du contre-amiral Leissègues se composait des vaisseaux *l'Impérial*, de cent trente canons, portant le pavillon amiral, *l'Alexandre*, de quatre-vingts, *le Jupiter, le Brave* et *le Diomède,* tous trois de soixante-quatorze, des frégates *la Comète* et *la Félicité*, et de la corvette *la Diligente.* Sa destination

était de porter à Santo-Domingo environ 900 hommes de troupes et des munitions de guerre.

Les instructions données à l'amiral Leissègues lui prescrivaient de se rendre à sa destination en passant au nord des Açores, dans le but, sans doute, de lui faire éviter la rencontre des escadres anglaises. Vainement il représenta au ministre Decrès que la route qu'on lui ordonnait de suivre l'exposait à recevoir quelque coup de vent, et qu'avec des vaisseaux tels que la plupart de ceux qui composaient son escadre, il était douteux qu'il pût remplir sa mission; le ministre insista, et il fallut obéir[1].

Ce que l'amiral avait prévu arriva. Parvenu à la hauteur des Açores, il ne trouva pas les Anglais, mais il y essuya une tempête des plus violentes, contre laquelle il lutta pendant près de soixante heures. Forcé enfin de laisser arriver au sud, il entra à Santo-Domingo, après quarante jours de traversée, dans un état de délabrement difficile à décrire. Le premier soin du contre-amiral Leissègues fut de réparer ses vaisseaux; mais, livré à ses seuls moyens, et ne trouvant aucun secours dans la colonie, les réparations les plus indispensables, malgré l'extrême activité qu'on y apporta, ne purent être terminées en moins de quatorze jours.

Le 6 février 1806, l'escadre se trouvait en état d'appareiller; elle avait reçu la veille l'ordre de se tenir prête au premier signal, lorsqu'à six heures du matin une escadre anglaise, composée de sept vaisseaux et plusieurs frégates, parut à la hauteur de Santo-Domingo. Leissègues, ne voulant pas combattre à l'ancre dans une rade où il n'était protégé par aucun fort, fit immédiatement

(1) *Le Jupiter*, *le Brave* et *le Diomède* étaient de vieux vaisseaux auxquels on avait fait, à la hate, des réparations qu'on disait être suffisantes pour une campagne aux colonies.

signal à son escadre d'appareiller en filant ses câbles. Un second signal ordonna de forcer de voiles, et un troisième de se préparer au combat. L'escadre française était sous voiles depuis plusieurs heures, et elle longeait la côte est de Santo-Domingo, lorsque Leissègues s'aperçut que quatre vaisseaux anglais manœuvraient pour lui gagner le vent et mettre son arrière-garde entre deux feux. Alors il se décida à tenter de couper la ligne entre le premier et le second vaisseau de tête de l'escadre ennemie. Il fit en conséquence signal à *l'Alexandre,* qui était son matelot d'avant, d'arriver, et aux autres vaisseaux d'imiter sa manœuvre.

Si effectivement elle eût été exécutée par toute l'escadre, la tête de la ligne ennemie se fût trouvée entre deux feux; mais *l'Alexandre* et *le Diomède* furent les seuls qui obéirent au signal, en sorte que ces deux vaisseaux, ainsi que *l'Impérial* se virent eux-mêmes bientôt enveloppés par sept vaisseaux anglais.

Des quatre qui avaient cherché à gagner le vent, deux se dirigèrent sur *l'Impérial,* et commencèrent à le battre en poupe, c'étaient *le Superbe,* de quatre-vingts canons, monté par l'amiral Duckworth, et *le Northumberland* de soixante-quatorze, par l'amiral Cochrane. Un troisième, portant le pavillon de l'amiral Lowis, vint bientôt les joindre. *L'Impérial* faisait, depuis une heure et demie, le feu le plus terrible des deux bords, lorsqu'un quatrième vaisseau vint encore l'assaillir.

Le Diomède et *l'Alexandre,* attaqués par trois vaisseaux, soutenaient vivement l'action; mais ce dernier, démâté de tous ses mâts, dériva hors de la ligne et fut amariné bientôt après.

Le feu durait depuis deux heures, lorsqu'à la faveur d'une éclaircie, on aperçut *le Jupiter* et *le Brave* sous

le vent de l'escadre anglaise, et leur pavillon amené.

Leissègues, voyant alors son escadre réduite à deux vaisseaux, résolut de s'ensevelir sous les ruines du sien plutôt que de se rendre. Déjà les batteries de dix-huit et de vingt-quatre étaient entièrement désemparées; portant alors toutes ses ressources en hommes dans celle de trente-six, il répondit au feu des quatre vaisseaux qui le combattaient. Bientôt le grand mât et le mât d'artimon, coupés à dix-huit pieds du pont, tombèrent sous le vent et entraînèrent le petit mât de hune dans leur chute. En outre, le feu s'était manifesté deux fois à bord, et ce n'était qu'à grand'peine qu'on était parvenu à l'éteindre. Cependant le combat continuait toujours, lorsque deux autres vaisseaux, qui avaient rejoint l'escadre anglaise, vinrent augmenter le nombre de ceux qui accablaient *l'Impérial.*

Il était alors onze heures et demie, et le feu avait commencé à neuf heures. *L'Impérial* avait dix-huit pieds d'eau dans sa cale; le capitaine, le second et six officiers étaient blessés; deux des aides-de-camp de l'amiral avaient été tués, et de onze cent soixante-quatorze hommes dont se composait l'équipage au commencement du combat, il n'en restait environ que cinq cents, le reste ayant été tué ou blessé [1].

On ne tirait plus de part ni d'autre depuis une demi-heure, les deux escadres étant occupées à réparer leurs avaries les plus majeures. Leissègues, profitant de cette espèce d'armistice, ordonna de diriger *l'Impérial* sur la côte, au moyen de la misaine, seule voile qui lui restait, et bientôt il échoua, à dix lieues environ dans l'est

(1) L'auteur de cette notice était alors attaché au contre-amiral Leissègues comme secrétaire de ses commandements, et il assistait à ses côtés à ce combat.

de Santo-Domingo. *Le Diomède*, imitant cette manœuvre, vint s'échouer à environ trois encâblures du vaisseau amiral. On se mit aussitôt en devoir de débarquer les blessés, et de retirer des vaisseaux tout ce qu'on pouvait sauver. Toutefois cette opération était continuellement interrompue par le feu de l'escadre anglaise, qui venait canonner les vaisseaux échoués. Le troisième jour après l'échouement, les blessés et ce qui restait de l'état-major et de l'équipage étant débarqués, l'amiral descendit à terre, emportant avec lui l'aigle et le pavillon qu'il avait si vaillamment défendus. Le feu acheva de détruire les restes de *l'Impérial* et du *Diomède* [1].

Au mois d'avril 1809, l'empereur, ayant à pourvoir à la défense de Venise, qui était menacée par terre et par mer, donna l'ordre au contre-amiral Leissègues de s'y rendre et de diriger un système de défense de cette place, sous le rapport de la marine, en le combinant avec celui de l'armée de terre. Cette défense consistait principalement dans le mouvement de chaloupes canonnières, de radeaux et d'embarcations légères du pays. L'amiral utilisa ces embarcations en faisant des estacades aux embouchures des lagunes et en barrant les nombreux ca-

(1) Beaucoup de versions ont eu lieu sur le combat de Santo-Domingo, et des opinions plus ou moins favorables à l'amiral Leissègues ont été émises sur les résultats de cette action. On l'a blâmé d'être resté si longtemps dans une rade foraine, exposé aux attaques de l'ennemi. Les avaries qu'avaient éprouvées ses vaisseaux et le peu de temps (quatorze jours) employé à les réparer répondent victorieusement à ce reproche.

On a dit aussi que l'amiral Leissègues avait commis une faute en acceptant un combat inégal, que, peut-être, il eût pu éviter. Leissègues avait fait ses premières armes sous le bailli de Suffren, qui ne comptait jamais ses ennemis; mais si c'est une faute de livrer combat contre des forces supérieures, c'est une noble faute, et l'on compte en France d'illustres coupables en ce genre.

naux qui y affluent. Mais, par suite des succès de nos armes, la place de Venise ayant été débloquée, et les services du contre-amiral Leissègues y étant devenus inutiles, il revint à Paris au commencement de l'année 1811.

Napoléon, satisfait de la manière dont Leissègues avait rempli sa mission, lui confia, au mois d'août de la même année, le commandement des forces navales françaises, italiennes et napolitaines dans les îles Ioniennes. Il se rendit à cet effet à Corfou, et y arbora son pavillon sur *la Thémis*. Le but principal de cette mission était de favoriser et de protéger l'approvisionnement de cette île en vivres et en munitions, ainsi que les envois de numéraire qui s'y opéraient des ports d'Italie. Le contre-amiral Leissègues combina si bien les mouvements des forces navales sous ses ordres que l'île fut constamment entretenue d'approvisionnements de toute espèce, et que, pendant les vingt-sept mois que dura cette mission, un très petit nombre de bâtiments tomba au pouvoir des Anglais, malgré le blocus sévère qu'ils maintenaient devant Corfou. Lors de la remise de cette place aux troupes alliées, en 1814, elle se trouvait approvisionnée pour deux ans.

Leissègues, qui avait été fait successivement commandeur de la Légion-d'Honneur, puis chevalier, et ensuite commandeur de l'ordre de Saint-Louis, fut nommé vice-amiral en 1816. Il occupait ce grade depuis dix-huit mois seulement, lorsqu'une retraite prématurée vint le condamner au repos.

L'amiral Leissègues est mort à Paris le 26 mars 1832.

RODNEY.

RODNEY

GEORGES-BRIDGE,

AMIRAL, PAIR D'ANGLETERRE,

né [illegible] en décembre 1719, mort le 24 mai 1792.

[illegible]ère de Rodney commandait, comme officier de la [illegible] royale, le vaisseau qui servait au roi Georges Ier pour [illegible]ages en Hanovre, et ce souverain, qui l'affectionnait particulièrement, consentit, à sa demande, à [illegible] son de son second fils qui, en conséquence, fut [illegible] Georges.

Que son inclination l'y portât, soit que son royal [illegible] eur l'eut ainsi ordonné, Rodney entra de très [illegible]ne dans la marine. Son avancement y fut si [illegible] à l'âge de vingt-cinq ans il était déjà lieute[illegible]au. Il commanda, en cette qualité, divers [illegible], et ayant été nommé capitaine de vaisseau en [illegible] sur *l'Aigle*, et se distingua particulière[illegible] le combat livré par l'amiral Hawke, le [illegible] [illegible] l'Escadre commandée par L'Etanduère [illegible] 1747, Rodney fut envoyé à Terre-Neuve [illegible] il reçut le titre de gouverneur et commandant [illegible] cette île et fut chargé spécialement de la [illegible] et de la surveillance des établissements de

RODNEY.

RODNEY

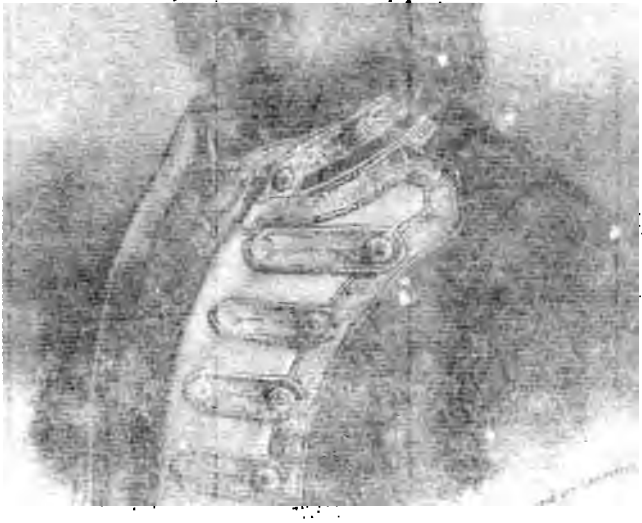
[illegible]

[illegible] PAIS D'ANGLETERRE,

[illegible] 24 mai 179[illegible]

[illegible]re de Rodney commandait, comme officier de la [illegible] royale, le [illegible] qui servait au roi Georges Ier pour [illegible]ges en [illegible], et ce souverain, qui l'affection[illegible] consentit, à sa demande, [illegible] fils qui, en conséquence, fut [illegible] Georges.

[illegible] l'y porta, soit que son royal [illegible] ordonne, Rodney entra de très [illegible] la marine. Son avancement y fut si [illegible] de vingt-cinq ans il était déjà lieute[illegible] Il [illegible], en cette qualité, divers [illegible] nommé capitaine de [illegible] en [illegible] l'Aigle, et se distingua parmi [illegible] par l'amiral Hawke, [illegible] commandé par l'Étendue [illegible] Rodney fut envoyé à Terre-Neuve [illegible] le titre de gouverneur et [illegible] île, et fut chargé spécialement de la [illegible] de la surveillance des établissements de



RODNEY

(GEORGE-BRIDGE),

AMIRAL, PAIR D'ANGLETERRE,

Né à Londres en décembre 1717, mort le 24 mai 1792.

Le père de Rodney commandait, comme officier de la marine royale, le yacht qui servait au roi Georges Ier pour ses voyages en Hanovre, et ce souverain, qui l'affectionnait particulièrement, consentit, à sa demande, à être le parrain de son second fils qui, en conséquence, fut nommé Georges.

Soit que son inclination l'y portât, soit que son royal protecteur l'eût ainsi ordonné, Rodney entra de très bonne heure dans la marine. Son avancement y fut si rapide, qu'à l'âge de vingt-cinq ans il était déjà lieutenant de vaisseau. Il commanda, en cette qualité, divers bâtiments, et ayant été nommé capitaine de vaisseau en 1747, il passa sur *l'Aigle*, et se distingua particulièrement dans le combat livré par l'amiral Hawke, le 25 octobre 1747, à l'escadre commandée par L'Etanduère. A la paix de 1749, Rodney fut envoyé à Terre-Neuve sur *le Rainbow;* il reçut le titre de gouverneur et commandant en chef de cette île, et fut chargé spécialement de la protection et de la surveillance des établissements de

pêche dans ces parages. La guerre s'étant rallumée, il revint en Angleterre, et ayant été fait commodore, l'amiral Boscawen le chargea de tenter une descente sur les côtes de France; il y débarqua près de Rochefort; mais cette expédition n'eut aucun résultat.

Nommé contre-amiral en 1759, Rodney fut envoyé pour bombarder le port du Havre. Plus heureux cette fois, il parvint à détruire une partie des forces considérables qui s'y trouvaient réunies et à incendier quelques-uns des principaux établissements de la marine. En 1761, il s'empara des îles de Saint-Pierre, de la Grenade, de Sainte-Lucie et de Saint-Vincent. Ces succès lui ayant acquis une grande popularité en Angleterre, il fut créé baronnet et nommé chevalier de l'ordre du Bain. Au mois d'octobre 1770, il fut promu au grade de vice-amiral des escadres Blanche et Rouge, et l'année suivante il obtint celui d'amiral.

Tant d'honneurs auraient suffi à une ambition ordinaire, mais celle de Rodney n'était pas facile à satisfaire. Il voulut ajouter à tous ses titres celui de membre du parlement, et il se mit sur les rangs aux élections de la ville de Northampton; l'amiral Howe se trouvant l'un de ses principaux antagonistes, la lutte s'engagea entre eux; mais Rodney l'emporta. Toutefois cette victoire lui coûta cher, et les sommes considérables qu'il dépensa pour l'obtenir ayant épuisé ses ressources, il se vit obligé de faire un voyage sur le continent pour réparer le désordre de ses finances.

Il fixa sa résidence dans les environs de Paris et il y vécut pendant quelques années dans l'obscurité. Cependant la réputation de bravoure qu'il s'était acquise dans son pays, jointe à quelques qualités aimables, le firent distinguer; le maréchal duc de Biron, qui avait eu l'oc-

casion de le rencontrer dans le monde et qui appréciait son esprit original, l'attira dans sa société. Rodney se trouvant un jour à la table du maréchal, dans une réunion assez nombreuse des hommes les plus marquants de cette époque, soutenait avec une chaleur indiscrète que, s'il commandait une armée anglaise, il battrait les forces navales françaises et espagnoles : « Pourquoi donc, « avec cette certitude, lui dit le maréchal, restez-vous « en France? Pour mon malheur, répondit l'amiral, j'y « suis retenu par mes dettes. » — Monsieur, reprit le duc, « les Français n'ont jamais redouté un ennemi de plus, « et si cet obstacle est le seul qui vous arrête ici, vous « pouvez partir, demain vos dettes seront payées. » Biron tint parole et l'amiral se trouva bientôt en état de revoir sa patrie. L'auteur de l'article consacré à Rodney, dans la *Biographie anglaise*, a dénaturé ce fait d'une manière étrange. Il y dit que, lors du séjour de Rodney en France, le roi, espérant profiter de l'embarras des finances de cet amiral, lui fit faire, par le duc de Biron, les offres les plus brillantes pour l'attacher à son service, mais que Rodney, indigné, avait rejeté avec hauteur des propositions aussi humiliantes. Il est peu vraisemblable que le roi de France qui, à cette époque, avait à la tête de ses armées navales des hommes tels que les Guichen, d'Orvilliers, Lamotte-Piquet, de Grasse et Suffren, ait pu concevoir le projet d'acheter aussi chèrement un amiral anglais, et surtout qu'il eût choisi le maréchal Biron pour en faire l'agent d'un pareil marché.

Rodney revit l'Angleterre en 1779; à peine y fut-il arrivé que le gouvernement le chargea d'aller ravitailler Gibraltar. La réunion des escadres française et espagnole dans la Méditerranée semblait devoir rendre cette mission très périlleuse, mais on avait confiance dans son

habileté, et le succès la justifia. Rodney sortit de Portsmouth à la tête de vingt-un vaisseaux de ligne, escortant un nombreux convoi. Le 8 janvier 1780, à la hauteur du cap Finistère, il s'empara de vingt-un bâtiments marchands espagnols chargés de blé, de farine et d'autres provisions, ainsi que du vaisseau de ligne *le Guipuscoa*, de soixante-quatre canons, qui leur servait d'escorte. Cette prise fut le prélude d'un succès plus grand. Huit jours après, il rencontra, sous le cap Sainte-Marie, une escadre espagnole de neuf vaisseaux de ligne, commandée par Don Juan de Langara. A sa vue l'amiral espagnol prit chasse, en forçant de voiles, pour se réfugier dans la baie de Cadix; mais Rodney, dont les vaisseaux avaient une marche supérieure, lui coupa la retraite, en se plaçant sous le vent à lui. Le combat s'engagea alors entre les deux escadres. Les Espagnols se défendirent avec beaucoup de courage et de résolution; mais, accablés par le nombre, ils ne pouvaient que succomber. Un vaisseau espagnol de soixante-dix canons sauta dans l'action, et six autres tombèrent au pouvoir des Anglais. Après cette victoire, Rodney entra triomphant dans Gibraltar, amenant avec lui les prises qu'il avait faites sur les Espagnols. Sa mission remplie, il repassa le détroit et faisait route pour l'Angleterre, lorsque, le 25 février, par les 40° de latitude nord et sud de Madère, il eut connaissance de deux vaisseaux français et une frégate escortant un convoi. Rodney fit aussitôt signal à son avant-garde de les chasser, et lui-même se mit en devoir de leur couper la retraite. Après environ une heure de combat, un vaisseau et trois bâtiments marchands furent pris. L'autre, ainsi que la frégate et le restant du convoi, étaient parvenus à s'échapper à la faveur de la nuit.

Au mois de mars 1780, le comte de Guichen arriva

dans les Antilles avec une armée de ving-deux vaisseaux et plusieurs frégates. Rodney, qui commandait alors toutes les forces navales anglaises réunies dans ces parages, au nombre de vingt vaisseaux, se mit aussitôt à sa poursuite. Il parut d'abord vouloir se contenter d'observer l'armée française, mais ensuite il manœuvra pour l'attaquer. Ce ne fut que le 17 avril, à quatre heures du soir, que les deux armées se trouvèrent en présence. Le combat s'engagea entre l'avant-garde française et l'arrière-garde anglaise. Rodney essaya de couper la ligne française par son arrière-garde, mais la belle manœuvre du vaisseau *le Destin*, qui le combattit obstinément à portée de pistolet, le força de renoncer à ce projet. La nuit mit fin à cet engagement. Le lendemain et les jours suivants se passèrent en manœuvres de part et d'autre, pour saisir l'avantage du vent; quelques engagements partiels eurent lieu, mais sans résultat, et enfin les deux armées rentrèrent, l'une à la Martinique et l'autre à Sainte-Lucie.

Au commencement de l'année 1782, le gouvernement anglais envoya Rodney pour reprendre le commandement général de toutes les forces britanniques aux îles du Vent; son premier soin fut de stationner son armée au vent des îles françaises, sur une ligne qui s'étendait depuis la latitude de la Désirade jusqu'à celle de Saint-Vincent, et de placer toutes ses frégates sous le vent, pour intercepter un convoi qu'il savait être sorti de Brest. Toutefois, malgré la surveillance de Rodney, le convoi lui échappa et entra au fort royal de la Martinique.

Le comte de Grasse, chargé de ravitailler les îles françaises de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Dominique, était sorti de Brest avec une armée de vingt-trois vaisseaux, escortant un convoi de cent cinquante voiles;

après avoir rempli cette mission, il avait repris la mer, avec ceux des bâtiments de son convoi qui portaient les munitions de guerre destinées à l'attaque de la Jamaïque, lorsque, le 9 avril 1782, il eut connaissance de l'armée anglaise, forte de trente-six vaisseaux.

Pendant trois jours les deux armées manœuvrèrent en présence; quelques engagements partiels eurent lieu; mais le 12 avril, Rodney, que les vents avaient favorisé, vint attaquer le comte de Grasse. Le combat fut vif et sanglant; commencé à huit heures du matin, il dura presque sans interruption jusqu'à six heures du soir. *La Ville de Paris*, de cent quatre canons, que montait le comte de Grasse, étant totalement désemparée, fut obligée d'amener son pavillon. Ce combat, qui mit au pouvoir de Rodney cinq vaisseaux français, eut encore pour résultat de rétablir en faveur des Anglais la supériorité navale, d'où dépendait la conservation des colonies qui leur restaient aux Iles du Vent. Aussi, à son retour en Angleterre, l'heureux Rodney se vit-il l'objet de l'admiration universelle; les deux chambres du parlement lui votèrent des remercîments publics; le roi le créa baron, l'éleva à la dignité de pair, et ajouta encore à ces honneurs une pension de deux mille livres sterling, reversible à ses héritiers. La colonie de la Jamaïque, qu'il avait sauvée par sa victoire, vota un don de mille livres sterling pour l'érection d'un tombeau de marbre sur lequel sa statue devait être placée.

Ce combat fut le dernier auquel Rodney prit part; sa santé, altérée par les fatigues de la mer, ne fit plus que décliner, et il mourut à Londres le 24 mai 1792, âgé de 75 ans.

DE WINTER.

DE WINTER

(JEAN-GUILLAUME),

COMTE, VICE-AMIRAL, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

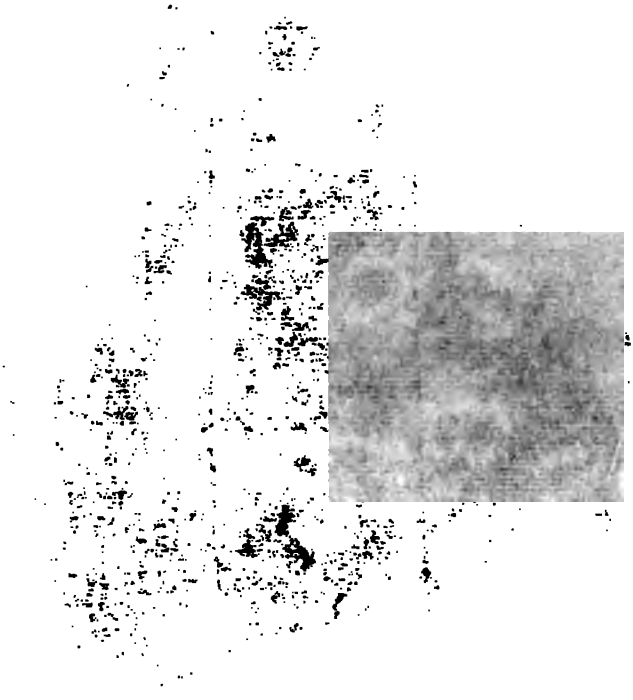
INSPECTEUR GÉNÉRAL DES CÔTES DE LA MER DU NORD.

Né au Texel en 1759, mort à Paris le 2 juin 1812.

De Winter entra dans la marine à l'âge de [illegible], et comme il avait pour cet état une vocation [illegible], il s'y fit remarquer par un zèle et une activité extraordinaires.

Il était déjà parvenu au grade de lieutenant de vaisseau lors de la révolution qui éclata en Hollande en 1787. Il embrassa avec ardeur le parti patriotique; mais la [illegible] stathoudérienne ayant triomphé, il se vit obligé de se réfugier en France. La révolution y était alors dans [illegible] sa force. Le Winter, qui en partageait les principes, [illegible] du service dans l'armée de [illegible]. Il fit [illegible] officier supérieur, les campagnes de [illegible] 1793 [illegible] Dumouriez et [illegible] ayant eu [illegible] de se distinguer par sa bravoure [illegible] nommé [illegible] brigade.

[illegible], sous [illegible] de Win



DE WINTER

(JEAN-GUILLAUME),

COMTE, VICE-AMIRAL, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, INSPECTEUR GÉNÉRAL DES CÔTES DE LA MER DU NORD,

Né au Texel en 1750, mort à Paris le 2 juin 1812.

De Winter entra dans la marine à l'âge de douze ans, et comme il avait pour cet état une vocation innée, il s'y fit remarquer par un zèle et une activité extraordinaires.

Il était déjà parvenu au grade de lieutenant de vaisseau lors de la révolution qui éclata en Hollande en 1787. Il embrassa avec ardeur le parti patriotique; mais la cause stathoudérienne ayant triomphé, il se vit obligé de se réfugier en France. La révolution y était alors dans toute sa force. De Winter, qui en partageait les principes, demanda et obtint du service dans l'armée de terre. Il fit, comme officier supérieur, les campagnes de 1792 et 1793 sous les ordres de Dumouriez et de Pichegru, et ayant eu l'occasion de se distinguer par sa bravoure, il fut nommé général de brigade.

Lorsque, en 1795, les armées de la république, sous les ordres de Pichegru, envahirent la Hollande, de Win-

ter profita de cette occasion pour rentrer dans sa patrie. Les états-généraux lui offrirent de reprendre du service dans la marine avec le grade de vice-amiral et commandant de l'armée navale réunie au Texel. De Winter accepta.

Après avoir été bloqué long-temps par des forces supérieures, il parvint enfin à tromper leur surveillance, et il appareilla, le 7 octobre 1797, ayant sous ses ordres vingt-neuf bâtiments de guerre, dont seize vaisseaux de ligne.

Le 11, au matin, il eut connaissance de l'armée anglaise commandée par l'amiral Duncan, forte de vingt vaisseaux, quinze frégates et autres bâtiments légers. Malgré l'infériorité de ses forces, de Winter n'hésita pas à attaquer. Le combat qui s'engagea dura près de trois heures avec un acharnement égal de part et d'autre ; les Hollandais y firent des prodiges de valeur. *La Liberté*, de soixante-quatorze, que montait de Winter, eut à combattre jusqu'à trois vaisseaux à la fois ; mais ayant perdu ses trois mâts et plus de la moitié de son équipage, il se vit forcé d'amener son pavillon et de se rendre à l'amiral anglais.

Le résultat de cette action fut, pour la marine hollandaise, la perte de neuf vaisseaux pris ou coulés, six cents hommes tués et huit cents blessés. L'armée anglaise ne fut guère moins maltraitée ; plusieurs vaisseaux furent coulés, et l'on estima ses pertes à environ six cents hommes tués ou blessés. L'amiral hollandais, en rendant compte de ce combat aux états-généraux, ajoutait que *cette journée était la plus malheureuse de sa vie*.

De Winter fut accueilli en Angleterre avec tous les égards dus au courage malheureux, et ses compatriotes, en regrettant l'issue de cet engagement, rendirent néan-

moins justice aux talents et surtout à la bravoure qu'il y avait déployés. Ayant été échangé quelques mois après, l'amiral hollandais revint dans sa patrie, et le conseil de guerre qui fut chargé d'examiner sa conduite dans l'affaire du 11 octobre déclara, à l'unanimité, qu'il avait glorieusement soutenu l'honneur du pavillon.

Au mois de juillet 1798, de Winter fut nommé ministre plénipotentiaire de la république batave près du gouvernement français. Il conserva ces fonctions jusqu'en 1802, époque à laquelle il fut rappelé en Hollande, pour y prendre la direction des forces navales.

La régence de Tripoli ayant donné quelques sujets de mécontentement à la république batave, de Winter fut chargé de se rendre dans la Méditerranée avec une escadre. Il parcourut, pendant quelques mois, les côtes de Barbarie, prit et coula bas tous les corsaires qu'il y rencontra, et après avoir terminé les différends qui existaient entre la Hollande et cette régence, il conclut avec elle un de ces traités qui, comme on le sait, n'étaient que des trèves.

Louis Bonaparte, devenu roi de Hollande, accorda toute sa confiance à l'amiral de Winter; il le nomma maréchal, comte de Huessen, et commandant en chef de ses armées de terre et de mer. Lorsque Napoléon réunit ce royaume à l'empire, il ne traita pas cet amiral avec moins de faveur; il le fit successivement grand-officier de la Légion-d'Honneur et inspecteur général des côtes de la mer du Nord.

Au mois de juillet 1811, l'empereur confia à de Winter le commandement en chef des forces navales réunies au Texel; mais bientôt une maladie grave, suite des fatigues qu'il avait éprouvées, le força de quitter son armée pour venir à Paris, où il mourut le 2 juin 1812.

De Winter était sans fortune; l'empereur ordonna que ses obsèques fussent faites aux dépens du Trésor; elles eurent lieu avec la plus grande pompe, et son corps fut déposé au Panthéon, avec le cérémonial usité alors pour les grands dignitaires de l'empire.

LE COMTE DE VAUDREUIL.

VAUDREUIL

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] de familles en France, [illegible] plus d'offi[illegible] [illegible] servi[illegible] [illegible] des Vaudreuil.

[illegible] Philippe [illegible] des onze fils de Philip[illegible] [illegible] Vaudreuil, capitaine [illegible] [illegible] grand [illegible]

[illegible]

LE COMTE DE VAUDREUIL.

VAUDREUIL

VAUDREUIL

(LOUIS-PHILIPPE DE RIGAUD, COMTE DE),

LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES, GRAND'CROIX DE L'ORDRE DE SAINT-LOUIS,

Né à Québec en 1691, mort à Rochefort le 27 novembre 1763.

Peu de familles, en France, ont fourni plus d'officiers distingués au service de la guerre et à celui de la marine que celle des Vaudreuil.

Louis-Philippe était l'aîné des onze fils de Philippe de Rigaud, marquis de Vaudreuil, capitaine de vaisseau, gouverneur général du Canada, grand'croix de l'ordre de Saint-Louis.

Il entra au service en 1698, comme gentilhomme garde de la marine, fut nommé enseigne en 1711, et lieutenant de vaisseau en 1713. Le jeune Vaudreuil fit, en cette qualité plusieurs campagnes de mer sous les ordres de son père, et il le suivit au Canada, où il se signala dans plusieurs affaires contre les Anglais, sur les lacs d'Amérique, et dans un grand nombre d'entreprises contre les diverses tribus sauvages.

A la mort du marquis de Vaudreuil, qui eut lieu à Québec en 1725, Louis-Philippe revint en France, où il reprit son service dans la marine. Actif, zélé, et sur-

tout bon officier, il fut employé dans diverses expéditions maritimes, et dans toutes il se fit remarquer par son intrépidité.

Nommé capitaine de vaisseau en 1738, le comte de Vaudreuil exerça en cette qualité plusieurs commandements et fit diverses campagnes dans les mers d'Amérique, dans l'Océan et la Méditerranée. En 1747, il commandait le vaisseau *l'Intrépide*, et faisait partie d'une escadre de huit vaisseaux et une frégate aux ordres du marquis de L'Etanduère. Cette escadre se rendait de Rochefort en Amérique, escortant un convoi de deux cent cinquante-deux bâtiments destinés pour les colonies françaises, lorsque, le 25 octobre, au matin, étant à quatre-vingt-huit lieues au nord-ouest du cap Finistère, on eut connaissance de dix-neuf vaisseaux de guerre. C'était l'armée anglaise aux ordres de l'amiral Hawk, qui avait reçu l'ordre de se mettre à la poursuite de l'escadre française et de son convoi.

L'Étanduère, qui avait d'abord mis en panne pour la reconnaître, fit aussitôt signal à sa flotte de passer sous le vent en forçant de voiles, et à ses vaisseaux de prendre la ligne de bataille et de se préparer au combat. L'armée anglaise, de son côté, se partagea en deux divisions pour attaquer l'escadre française des deux bords. Le plus grand nombre arriva par tribord, qui était sous le vent, et se trouva, vers midi, à petite portée de canon des quatre vaisseaux qui formaient l'arrière-garde de l'escadre française. L'amiral leur fit alors signal de commencer le combat. Mais les vaisseaux anglais, continuant leur route sous toutes voiles, se trouvèrent bientôt par le travers du *Tonnant*, que montait L'Étanduère, et

(1) Voir la notice L'Étanduère.

ils dirigèrent leur feu sur lui. Ceux qui avaient pris le côté du vent prolongèrent toute la ligne française, et vinrent mettre l'amiral entre deux feux. *Le Tonnant* se battit ainsi, des deux bords, pendant plus d'une heure et demie; il eut successivement affaire avec quatorze vaisseaux, et, à deux reprises différentes, il combattit contre cinq à la fois.

Le combat durait depuis plus de trois heures, et déjà les quatre vaisseaux de l'arrière-garde, attaqués par des forces supérieures, avaient été obligés d'amener, après avoir fait la plus vigoureuse résistance. *Le Tonnant* était dans un tel état de délabrement que les Anglais regardaient déjà sa prise comme certaine; mais le comte de Vaudreuil, qui, avec deux autres vaisseaux, combattait vaillamment à l'avant-garde, s'apercevant de l'état du *Tonnant* et du danger qu'il courait, vira de bord et vint à pleines voiles au secours de son amiral. *Le Terrible* et *le Trident*, qui étaient les deux matelots de l'avant et de l'arrière de *l'Intrépide*, firent tout ce qu'ils purent pour le suivre, mais ils eurent à combattre contre tant d'adversaires, et ils furent tellement désemparés, que, malgré leur courage, les deux capitaines de ces bâtiments se virent forcés d'amener.

L'Étanduère, lorsque *l'Intrépide* l'eut rejoint, arriva vent arrière sur la ligne ennemie et lui fit faire le même mouvement. Par cette manœuvre, il laissait à babord quatre des derniers vaisseaux qu'il avait combattus, et qui, arrivant comme lui, auraient pu lui couper le chemin en continuant le combat; l'amiral Hawk était de ce nombre; quatre autres vaisseaux, qui formaient la queue de la ligne anglaise, pouvaient aussi combattre *le Tonnant* par tribord; mais les premiers ne firent aucune manœuvre pour le suivre, et les autres le laissèrent passer.

Il y eut lieu de présumer que la belle défense de ce vaisseau, et la manœuvre hardie du comte de Vaudreuil, imposèrent tellement aux Anglais qu'ils n'osèrent entraver leur retraite. Cependant trois ou quatre des derniers vaisseaux de leur ligne essayèrent, vers huit heures du soir, de rengager le combat, et tirèrent quelques volées; mais le feu terrible que firent les deux vaisseaux français les forcèrent à les abandonner. Huit jours après, *l'Intrépide* rentrait à Brest avec *le Tonnant* à la remorque; les six autres vaisseaux de l'escadre étaient tombés au pouvoir des Anglais. Le convoi, sous la conduite du *Castor*, parvint heureusement à sa destination. Le comte de Vaudreuil fut fait chef d'escadre en récompense de sa belle conduite dans ce combat [1].

Le 28 octobre, trois jours après cette action, L'Étanduère, empressé de donner au comte de Vaudreuil, un témoignage de sa satisfaction, lui écrivait du *Tonnant*:

« Jamais manœuvre n'a été plus belle, plus fière et « plus distinguée que celle que vous avez faite, mon cher « Vaudreuil; vous m'avez tiré d'affaire au moment où « j'allais être obligé de céder à la force .....

.....

.....

« Il ne s'agit plus que de nous raccommoder, pour tâcher « de gagner les côtes de France. Nous pouvons bien dire « avoir fait la manœuvre des convois, qui est de se faire « hacher pour sauver la flotte. Je vous embrasse, mon « cher Vaudreuil, et je vous remercie de votre bon se-

(1) Ce combat, l'un des plus beaux de la guerre de 1744 à 1749, quoique l'un des plus désastreux par ses résultats, a été le sujet d'un tableau fait à cette époque, et qui est la propriété de madame la comtesse de Vaudreuil, née Vaudreuil.

« cours. Tâchons de nous tenir bien près l'un de l'autre « et de rendre encore un bon combat, s'il est néces- « saire. »

Ce combat fut l'un des derniers de la guerre, la paix ayant été conclue à Aix-la-Chapelle, le 18 octobre 1749.

Au mois d'août 1753, le comte de Vaudreuil fut nommé lieutenant général des armées navales; l'année suivante, il fut fait commandeur de Saint-Louis, et, à la promotion de 1756, il reçut la grand'croix de cet ordre.

Lorsqu'en 1755 les hostilités recommencèrent entre la France et l'Angleterre, le comte de Vaudreuil était âgé de soixante-cinq ans; les infirmités étaient venues l'assaillir, et, à son grand regret, il ne put reprendre du service. Il mourut à Rochefort, le 27 novembre 1763.

Voltaire, historien souvent fort inexact, en parlant du combat du *Tonnant*, dans son *Essai sur l'histoire générale*, avait dit : « Des huit vaisseaux français, sept furent « pris, etc., etc. » Le comte de Vaudreuil, en lui envoyant les détails circonstanciés de cette action, le pria de vouloir bien rétablir les faits dans la prochaine édition de son ouvrage. Voltaire lui répondit à ce sujet la lettre suivante, que nous croyons devoir citer tout entière, parce qu'elle n'a jamais été publiée.

« Le peu que j'ai dit du combat de Finistère est tiré « mot à mot des papiers anglais. Notre nation n'est ja- « mais bien informée de rien dans la première chaleur « des événements, et la nation anglaise se trompe très « souvent. Je sais au moins qu'elle ne s'est pas trompée « sur la justice qu'elle a rendue à tous les officiers fran- « çais qui combattirent à cette journée; et comme vous « étiez, monsieur, un des principaux, cette justice vous « regarde particulièrement. Il se peut très bien faire qu'on « ignorât à Londres si vous alliez au Canada, ou si vous

« reveniez de la Martinique. Il est encore très naturel que « les Anglais aient qualifié les six vaisseaux de guerre « français de gros vaisseaux du roi, pour les distinguer « des autres. L'amiral anglais était à la tête de dix-neuf « vaisseaux de guerre, et, quoique vous n'eûtes affaire « qu'à quatorze, votre résistance n'est pas moins glo- « rieuse. Je suis encore très persuadé que les Anglais ou- « trèrent, dans les premiers moments de leur joie, leurs « avantages, et qu'ils se trompèrent de plus de moitié en « prétendant avoir pris la valeur de vingt millions. Vous « savez qu'à ce triste jeu les joueurs augmentent toujours « le gain et la perte.

« Mon seul but avait été de faire voir la prodigieuse « supériorité qu'on avait laissé prendre alors sur mer aux « Anglais, puisque, de trente-quatre vaisseaux de guerre, « il n'en resta qu'un au roi à la fin de la guerre; c'est une « faute dont il paraît qu'on s'est fort corrigé.

« Quant aux espèces frappées avec la légende *Finistère*, « il y en eut peu, et j'en ai vu une. Je verrais, sans doute, « avec plus de plaisir, monsieur, un monument qui célé- « brerait votre admirable conduite dans cette malheu- « reuse journée. On commencera bientôt une nouvelle « édition de cet *Essai sur l'histoire générale;* je ne man- « querai pas de profiter des instructions que vous avez « eu la bonté de me donner. Je rectifierai avec soin toutes « les méprises des Anglais, et surtout je vous rendrai la « justice qui vous est due. Je n'ai point de plus grand « plaisir que celui de m'occuper des belles actions de mes « compatriotes. Les rois, tout-puissants qu'ils sont, ne « le sont pas assez pour récompenser tous les hommes « de courage qui ont servi la patrie avec distinction. La « voix d'un historien est bien peu de chose; elle se fait « à peine entendre, surtout dans les cours, où le présent

« efface toujours le souvenir du passé. Mais ce sera pour « moi une très grande consolation, si vous voyez, mon- « sieur, votre nom avec quelque plaisir dans un ouvrage « historique qui contient très peu de noms et de détails « particuliers. Il s'en faut beaucoup que cet *Essai histo-* « *rique* soit un temple de la gloire; mais s'il l'était, ce « serait avec plaisir que j'y bâtirais une chapelle pour « vous.

« J'ai l'honneur d'être, avec tous les sentiments qui « vous sont dus, monsieur, votre, etc. »

Signé : VOLTAIRE.

LE MARQ.ᵉ DE VAUDREUIL.

LE MARQ.ᵉ DE VAUDREUIL.

VAUDREUIL.

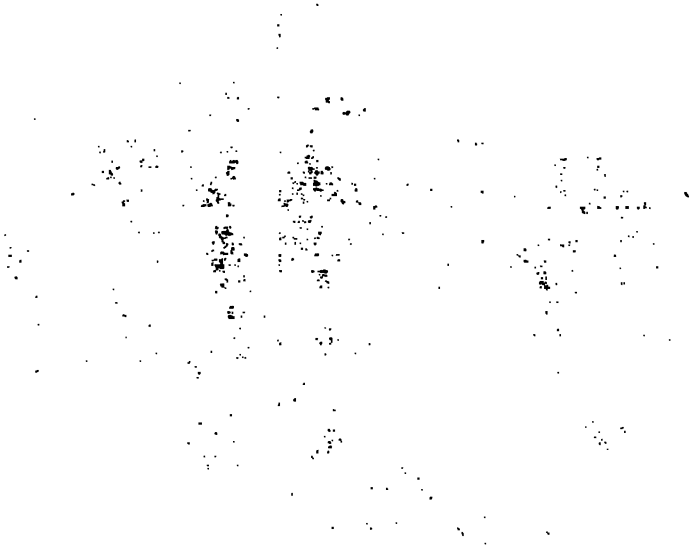
[illegible]

[illegible]

[illegible]

Vaudreuil était [illegible] Philippe de [illegible] de Vaudreuil [illegible] Louis-Philippe [illegible], comte de Vaudreuil [illegible] général [illegible] l'âge [illegible] contra comme [illegible] porte-[illegible] des gardes [illegible] mais destin[illegible] de ses [illegible], il passa [illegible] le grade de garde de la marine [illegible] 1746, il fut fait enseigne de vaisseau [illegible] qualité sur *l'Intrépide*, que [illegible] et il [illegible] la mousqueterie sur la [illegible] combat que soutint l'escadre [illegible] ait partie, le [illegible] octobre 1747. [illegible] et chevalier de Saint-Louis en 1754, il fit [illegible] plusieurs campagnes dans les colonies [illegible] sur divers vaisseaux et les gardes.

[illegible] commandant la frégate [illegible]



VAUDREUIL

(LOUIS-PHILIPPE DE RIGAUD, MARQUIS DE),

LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES, INSPECTEUR GÉNÉRAL DES CLASSES DE LA MARINE, GRAND'CROIX DE L'ORDRE DE SAINT-LOUIS, CHEVALIER DE CINCINNATUS,

Né à Rochefort le 28 octobre 1724, mort à Paris le 14 décembre 1802.

Vaudreuil était petit-fils de Philippe de Rigaud, marquis de Vaudreuil, gouverneur général du Canada et fils de Louis-Philippe de Rigaud, comte de Vaudreuil, lieutenant général des armées navales. A l'âge de douze ans il entra comme gentilhomme porte-drapeau dans le régiment des gardes françaises; mais destiné à suivre la carrière de ses ancêtres, il passa dans la marine, en 1740, avec le grade de garde de la marine. Au mois de janvier 1746, il fut fait enseigne de vaisseau; il s'embarqua en cette qualité sur *l'Intrépide*, que commandait son père, et il dirigeait la mousqueterie sur la dunette, lors du glorieux combat que soutint l'escadre dont ce vaisseau faisait partie, le 25 octobre 1747. Nommé lieutenant de vaisseau et chevalier de Saint-Louis en 1754, il fit dans ce grade plusieurs campagnes dans les colonies et dans l'Océan, sur divers vaisseaux et frégates.

En 1759, commandant la frégate *l'Aréthuse*, il fut

chargé d'escorter un nombreux convoi qui se rendait du Canada en France. Après une heureuse navigation, Vaudreuil était, le 18 mai, en vue des côtes de France. Pendant la nuit il força de voiles pour se trouver, au jour, avant la flotte, à l'ouvert de la baie d'Audierne, afin d'en écarter les corsaires qui pourraient y avoir établi leur croisière; mais il y découvrit un vaisseau anglais et deux frégates. Etant au vent à eux, il pouvait continuer sa route et entrer à Brest, en donnant dans le Raz, mais son devoir lui ordonnait de se sacrifier pour sauver son convoi, et il n'hésita pas. La flotte qu'il escortait était assez éloignée pour n'être point aperçue des Anglais; en conséquence *l'Aréthuse* prit chasse du côté opposé à celui qu'elle suivait. Il ventait grand frais. La poursuite des deux frégates ennemies durait depuis près de trois heures, lorsque, dans une saute de vent, *l'Aréthuse* démâta de ses deux mâts de hune. Cet événement, en retardant sa marche, la mit bientôt à la portée des canons de ses adversaires. Vaudreuil alors, voyant qu'il n'y a plus moyen d'éviter le combat, vire de bord et va le présenter lui-même. Il durait déjà depuis deux heures, et Vaudreuil, quoiqu'il eût eu le bras cassé par une balle dès le commencement de l'action, le soutenait avec intrépidité, lorsque l'arrivée du *Chatam* rendant la partie trop inégale, il se vit obligé d'amener. A ce moment, *l'Aréthuse* était criblée de boulets, son gréement était haché, ses voiles en lambeaux, et elle avait environ cinquante hommes hors de combat. Pendant ce temps, le convoi qu'elle escortait était heureusement entré à Brest. La bravoure dont Vaudreuil avait fait preuve dans cette action lui mérita en Angleterre l'accueil le plus honorable, et quelques mois après, il obtint la permission de rentrer en France sans échange.

Le marquis de Vaudreuil, qui avait été fait successivement capitaine de frégate et capitaine de vaisseau, prit en cette qualité, au mois d'octobre 1776, le commandement du *Fendant*. Ce vaisseau faisait partie de l'escadre aux ordres du comte Duchaffaut, et il fut employé, pendant toute l'année 1777 et une partie de 1778, à croiser sur les côtes de France et celles d'Espagne pour la protection du commerce. L'activité qu'il y déploya lui mérita le grade de chef d'escadre, dont il fut pourvu au mois d'octobre 1777.

La guerre contre l'Angleterre ayant été déclarée au mois de juin 1778, *le Fendant* fut désigné pour faire partie de l'armée navale sous le commandement du comte d'Orvilliers, et il participa au combat que cette armée livra, le 27 juillet 1778, sous Ouessant, à celle de l'amiral Keppel. Dans cette action, *le Fendant* était le matelot d'avant de *la Bretagne*, que montait le comte d'Orvilliers, et, à sa rentrée à Brest, cet amiral fit publiquement l'éloge de la manœuvre du marquis de Vaudreuil, et de la bravoure qu'il avait montrée dans cette circonstance.

Au mois de décembre de la même année, on mit sous ses ordres une division composée de deux vaisseaux, deux frégates et deux corvettes, ayant à bord des troupes de débarquement commandées par le duc de Lauzun, et qui étaient destinées à s'emparer du Sénégal. Cette division mouilla, le 30 janvier 1779, devant le fort Saint-Louis. Aussitôt que le marquis de Vaudreuil eut débarqué ses troupes, il commença à canonner le fort, qui se rendit après une courte résistance, en sorte que le duc de Lauzun n'eut qu'à recevoir la capitulation que lui présenta le gouverneur de la place. Après cette expédition, il croisa pendant quelques mois dans ces parages, où il

prit, coula bas ou brûla un grand nombre de bâtiments du commerce anglais. Il se porta ensuite sur la côte d'Afrique, et il détruisit les forts et comptoirs anglais depuis Gorée jusqu'à Gambie. Cependant le scorbut ayant attaqué ses équipages, il fit une relâche à Saint-Iago, l'une des îles du Cap-Vert, pour les rafraîchir. Après un séjour de quelques semaines, il appareilla et se dirigea sur la Martinique, où il se rangea sous le pavillon du comte d'Estaing, qui commandait les forces navales réunies aux Antilles.

Cet amiral, après s'être emparé sur les Anglais de l'île Saint-Vincent, se disposa à attaquer celle de la Grenade. Lors de l'assaut donné à la place, le marquis de Vaudreuil, saisissant le moment favorable, alla, de son propre mouvement, placer *le Fendant* sous la redoute, dont il attira le feu sur lui. Cette diversion encouragea les troupes, et bientôt le pavillon français flotta sur le môle de la Grenade.

Au combat du 6 juillet 1779, contre l'amiral Byron, *le Fendant* était placé au corps de bataille, et il y combattit si vaillamment, que le comte d'Estaing donna publiquement au marquis de Vaudreuil des éloges sur la brillante valeur qu'il y avait déployée.

L'armée navale, après avoir réparé dans la baie de Saint-Georges les avaries qu'elle avait éprouvées dans le combat du 6, alla se présenter devant l'île Saint-Christophe, où l'amiral Byron s'était réfugié. Le comte d'Estaing, trouvant l'armée anglaise embossée sous les forts dans la rade de Basse-Terre, ne crut pas devoir l'y attaquer, et il fit route pour Saint-Domingue. Il se dirigea ensuite vers les parages de la Géorgie. Là, il chargea le marquis de Vaudreuil de se rendre dans la Chesapeake, aux ordres du congrès. Il mouilla devant York; mais à peine

y était-il arrivé, qu'on apprit que les Anglais préparaient un débarquement dans la Chesapeake. Le congrès, persuadé que cette expédition serait dirigée contre York, ordonna aux gouverneurs de Virginie et de Maryland d'indiquer au marquis de Vaudreuil un endroit où il pourrait mettre *le Fendant* à l'abri de toute attaque; mais il se refusa à cette espèce de retraite, en déclarant hautement que si son vaisseau pouvait mettre obstacle à la tentative des Anglais dans la Chesapeake, nul danger ne l'arrêterait dans cette circonstance, et que s'il arrivait qu'il succombât devant des forces supérieures, il comptait bien leur faire payer cher la victoire. Une pareille résolution, de la part d'un homme dont on connaissait la bravoure, imposa sans doute aux Anglais, car, malgré leurs préparatifs, ils n'entreprirent rien contre York.

Cependant on était au cœur de l'hiver; le froid était excessif, la baie était couverte de glaces dans toute son étendue, et *le Fendant*, dont plusieurs câbles avaient été coupés, se voyait à chaque instant sur le point d'être jeté à la côte. Dans cette perplexité, le marquis de Vaudreuil n'eut d'autre parti à prendre que d'essayer de gagner la haute mer; il y parvint après des efforts incroyables et se dirigea sur la Martinique, en gouvernant pour passer au vent par le canal de Sainte-Lucie. Déjà il était parvenu à la hauteur de la baie du Fort-Royal, lorsqu'il eut connaissance d'une escadre anglaise qui croisait à l'entrée de cette baie. Il ventait grand frais; *le Fendant* se couvre de voiles, passe au milieu de cette escadre dont il essuie le feu sans riposter, et quelques heures après il mouille dans la rade du Fort-Royal, à la vue des Anglais étonnés d'une manœuvre aussi hardie.

Au mois de mars 1780, le comte de Guichen arriva

dans les Antilles à la tête de vingt-deux vaisseaux et quelques frégates, ayant à bord quatre mille hommes de troupes de débarquement aux ordres du marquis de Bouillé, et tout annonça que les opérations militaires de cette campagne allaient être poussées avec vigueur. *Le Fendant* se réunit à son pavillon, et l'amiral, qui connaissait la bravoure du marquis de Vaudreuil, en fit l'un de ses matelots. En effet, il le seconda puissamment dans les trois combats qu'il livra à l'amiral Rodney, et particulièrement dans celui du 17 avril.

A la rentrée de l'armée à la Martinique, le marquis de Vaudreuil y trouva des lettres de la cour qui lui annonçaient son élévation à la dignité de grand'croix de l'ordre de Saint-Louis, et sa nomination au gouvernement de Saint-Domingue. En remerciant le roi de ces faveurs, il témoigna qu'il ne pouvait accepter la dernière, parce qu'en temps de guerre le poste d'un marin était sur un vaisseau; désintéressement d'autant plus beau que ce gouvernement était l'un des plus lucratifs, et que déjà il avait été occupé par plusieurs membres de sa famille. Le comte de Guichen quitta les Antilles au mois d'août avec quatorze vaisseaux, ramenant en Europe un nombreux convoi; *le Fendant* faisait partie de cette armée qui opéra son retour à Brest. Le marquis de Vaudreuil y désarma son vaisseau, qu'il commandait depuis quatre ans sans interruption.

A son arrivée à la cour, il y reçut l'accueil que méritait la distinction de ses services; le roi le félicita publiquement sur sa bravoure et ses belles manœuvres dans les diverses circonstances où il s'était trouvé, et lui renouvela l'offre du gouvernement de Saint-Domingue; mais Vaudreuil le refusa une seconde fois, en disant qu'il serait plus utile à Sa Majesté sur un vaisseau que dans un

poste sédentaire, et ni les instances de sa famille, ni les conseils de ses amis, ne purent lui faire changer de résolution à cet égard.

Au mois de novembre 1781, le marquis de Vaudreuil se rendit à Brest pour y prendre le commandement du *Triomphant*, qui faisait partie d'une armée navale aux ordres du comte de Guichen. Cette armée, forte de dix-neuf vaisseaux, escortait un nombreux convoi destiné à aller ravitailler celle du comte de Grasse aux Antilles. Attaquée, le 12 décembre 1781, par l'amiral Kempemfeldt, quatorze transports tombèrent en son pouvoir et les autres furent dispersés. Assaillie ensuite par les tempêtes et par des vents contraires, cette armée fut forcée de rentrer à Brest. *Le Triomphant* et *le Brave*, avec cinq à six transports, parvinrent seuls à leur destination. Ces deux vaisseaux mouillèrent à la Martinique le 31 janvier 1782. N'y trouvant point l'amiral, ils firent route immédiatement pour Saint-Christophe, où ils le joignirent. Le comte de Grasse, qui connaissait l'activité de Vaudreuil, lui donna le commandement d'une escadre légère, en le chargeant de croiser entre Antigues, la Guadeloupe et Saint-Christophe, jusqu'à la reddition de cette dernière île, dont l'armée navale faisait alors le siége.

Après la capitulation de Saint-Christophe, l'armée navale rentra à la Martinique; elle en sortit dans les premiers jours d'avril pour se réunir aux Espagnols à Saint-Domingue. Déjà l'armée avait dépassé la Dominique, lorsque, le 19 avril, elle eut connaissance de l'armée anglaise aux ordres de Rodney, forte de trente-six vaisseaux. L'armée française ne se composait que de trente-trois; le marquis de Vaudreuil en commandait l'avant-garde. Aussitôt que le comte de Grasse eut formé sa ligne de

bataille, s'apercevant que l'arrière-garde des Anglais et une partie de leur corps de bataille étaient retenus par les calmes sous la Dominique, il ordonna à la division du marquis de Vaudreuil d'arriver sur leur avant-garde. Cet ordre fut exécuté immédiatement, et l'attaque fut si vive, qu'en moins de deux heures deux vaisseaux anglais furent désemparés, plusieurs autres fortement endommagés, ce qui força les Anglais de laisser arriver. Malgré cet avantage, le comte de Grasse, calculant son infériorité numérique, fit cesser le combat à l'approche de la partie de l'armée anglaise que les calmes avaient contrariée. Les journées du 10 et du 11 avril se passèrent en manœuvres de part et d'autre.

Au combat du 12, dont les résultats furent si désastreux pour l'armée française [1], le marquis de Vaudreuil fit des prodiges de valeur à la tête de la deuxième escadre; son vaisseau, *le Triomphant*, fut plusieurs fois engagé avec trois ou quatre vaisseaux anglais qu'il força à l'abandonner. Échappé au désastre de cette funeste journée, Vaudreuil parvint à réunir sous son pavillon quinze vaisseaux et quelques frégates, qu'il conduisit à Saint-Domingue sans que Rodney cherchât à l'inquiéter dans sa retraite.

Le revers que venait d'éprouver l'armée navale française dut faire abandonner le projet d'attaque que les cours de Versailles et de Madrid avaient concerté contre la Jamaïque. Les forces espagnoles de mer et de terre, au nombre de onze vaisseaux de ligne et de vingt mille hommes de troupes, étaient déjà arrivées au Cap-Français, lorsque le marquis de Vaudreuil y mouilla, le 26 avril. Elles n'attendaient que leur jonction avec l'armée du

(1) Voir la notice sur le comte de Grasse.

comte de Grasse pour aller attaquer la Jamaïque. Obligés d'y renoncer, les généraux des deux nations cantonnèrent leurs troupes dans l'île Saint-Domingue, pour tenir les Anglais en échec et sur la défensive; et les deux amiraux employèrent leurs vaisseaux à protéger, de concert, le départ des convois expédiés pour l'Europe.

Malgré les nombreux approvisionnements de toute espèce expédiés d'Angleterre à l'amiral Rodney pour réparer ses pertes, le marquis de Vaudreuil fut en état de reprendre la mer avant lui. Après avoir détaché de son escadre le vaisseau *le Sceptre* et les frégates *l'Astrée* et *l'Engageante*, sous les ordres du chevalier de La Pérouse, qu'il chargea d'aller détruire les établissements anglais à la baie d'Hudson, il fit voile pour chercher sur le continent de l'Amérique un asile durant la saison de l'hivernage, et un port dans lequel il pût faire réparer les dommages que ses vaisseaux avaient reçus dans le combat du 12 avril.

Il arriva dans la baie de Massachussets le 10 août 1782, et mouilla devant la ville de Boston. A l'apparition de l'escadre française l'alarme fut générale dans les postes occupés par les Anglais. La réputation d'intrépidité et d'audace du marquis de Vaudreuil leur était connue, et les commandants de ces postes ne doutèrent pas que cet amiral n'eût été appelé par le général Washington pour concerter avec lui des entreprises contre eux. Cependant ces craintes étaient sans fondement; les besoins urgents de l'escadre du marquis de Vaudreuil, et la perte *du Magnifique*, qui se brisa sur une roche en entrant à Boston, s'opposaient à toutes mesures offensives de sa part.

La paix de 1783, en assurant l'indépendance des États-Unis d'Amérique, y rendait désormais inutiles les forces navales aux ordres du marquis de Vaudreuil. Il les

ramena à Brest, où il arriva au mois de juin de la même année. Les honneurs l'attendaient dans sa patrie. Il avait été élevé au grade de lieutenant général en 1782; il fut nommé grand'croix de l'ordre de Saint-Louis à la promotion de 1784, et l'année suivante il fut créé inspecteur général des classes de la marine. Élu, en 1789, député de la noblesse du bailliage de Castelnaudary aux états-généraux, il siégea au côté droit de cette assemblée, et y prit souvent la parole sur les affaires relatives à la marine.

Dans la nuit du 5 au 6 octobre 1789, où le roi et sa famille coururent de si grands dangers, le marquis de Vaudreuil leur témoigna le plus généreux dévouement. Parvenu, après les plus grands efforts, à la porte des appartements du roi, dont la populace voulait forcer l'entrée, il impose aux plus audacieux par sa noble fermeté, calme les autres par des raisonnements, et pénétrant enfin chez le monarque, où bientôt se réfugie sa famille éplorée, il lui rend compte du succès qu'il vient d'obtenir et parvient à ramener la confiance et la sécurité dans l'ame de ces augustes personnages[1]. En 1791, le marquis de Vaudreuil émigra et se réfugia en Angleterre, où il reçut des hautes classes de la société l'accueil que lui méritait la réputation de bravoure qu'il s'était acquise dans la guerre de 1778. Rentré en France à la fin de l'année 1795, il vécut à Paris, au sein de sa famille, dans la retraite la plus profonde, et y mourut, le 14 décembre 1802, à l'âge de soixante-dix-neuf ans.

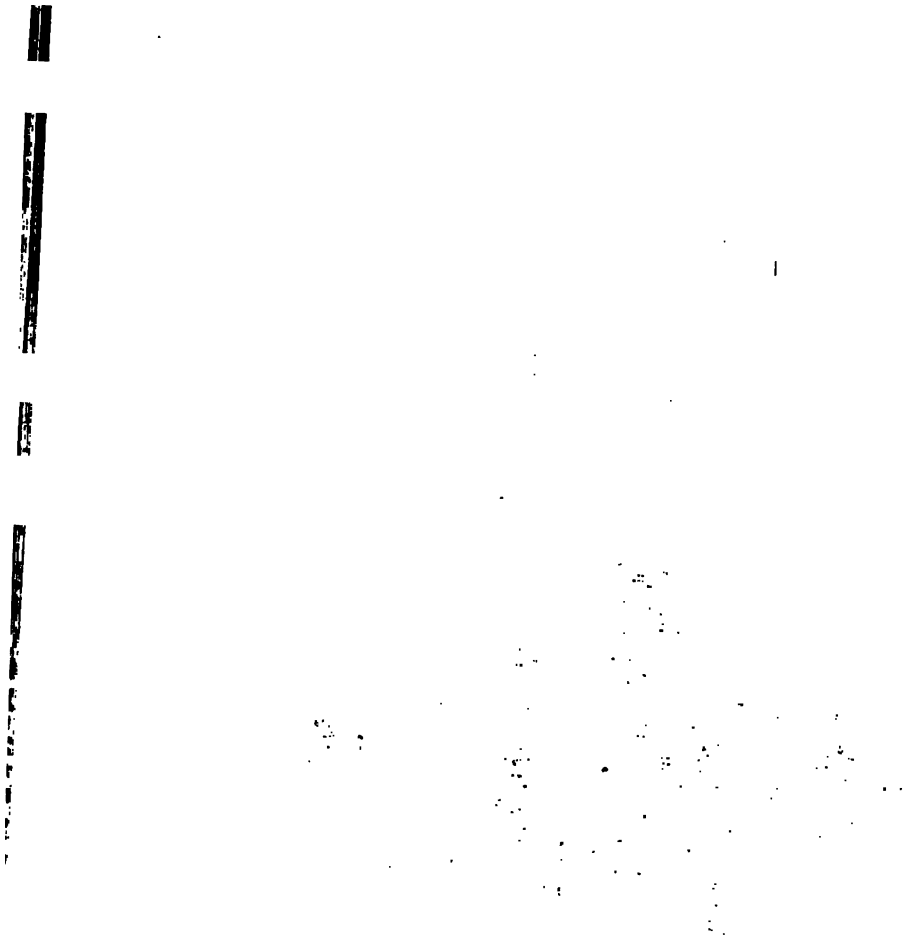
(1) *Histoire de l'Assemblée constituante*, par Lacretelle, tome Ier.

ÉMÉRIAU.

[illegible]

ÉMÉRIAU.

EMERAU



EMÉRIAU

(MAURICE-JULIEN),

COMTE, VICE-AMIRAL, PAIR DE FRANCE, L'UN DES ANCIENS PREMIERS INSPECTEURS GÉNÉRAUX DE LA MARINE ET DES CÔTES, GRAND'CROIX DE LA LÉGION-D'HONNEUR ET DE L'ANCIEN ORDRE DE LA RÉUNION, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, MEMBRE DE L'ORDRE DES CINCINNATI,

Né à Carhaix (Finistère) le 20 octobre 1762.

Issu d'une famille ancienne, d'origine écossaise, Emériau était destiné par ses parents à entrer dans le génie militaire; mais on n'avait point consulté ses inclinations, et à l'âge où il fut question de lui choisir définitivement un état, il se prononça pour la marine.

Il n'avait pas encore atteint sa quatorzième année, lorsqu'il s'embarqua, comme volontaire, sur *le Sylphe*, avec lequel il fit une campagne de treize mois aux Antilles.

La guerre qui éclata entre l'Angleterre et la France, fournit bientôt au jeune Emériau les occasions de se distinguer. Embarqué successivement comme volontaire sur les vaisseaux *l'Intrépide* et *le Diadème*, il participa au combat d'Ouessant (27 juillet 1778); à l'attaque et à la prise de la Grenade, où il se fit remarquer en montant l'un des premiers à l'assaut, au combat du 4 juillet

1779, sous cette île, ainsi qu'à ceux des 20, 21 et 22 mars 1780, dans l'un desquels il fut blessé au pied droit. Lors du siége de Savannah (septembre 1780), le jeune Emériau fut employé à élever les batteries, et lors de l'attaque générale de cette place, il sauta l'un des premiers dans la tranchée et fut grièvement blessé à l'œil droit. Sa belle conduite dans cette circonstance lui mérita des témoignages de satisfaction de la part du comte d'Estaing, qui l'en récompensa en lui conférant le grade de lieutenant de frégate. Emériau avait alors 17 ans. A la fin de la guerre d'Amérique il fut compris dans le nombre des officiers français auxquels le congrès décerna la décoration de l'ordre de Cincinnatus.

Au mois de novembre 1781, il s'embarqua à Brest sur *le Triomphant*, que montait le marquis de Vaudreuil. Ce vaisseau, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres du comte de Grasse, participa aux combats livrés, les 9 et 12 avril 1782, à l'amiral Rodney. Dans le dernier de ces combats, un éclat de boulet fit à Emériau une blessure aux reins et une autre au bas-ventre. Le capitaine (M. Du Pavillon) fut tué, et ce vaisseau perdit environ trois cents hommes.

Nommé sous-lieutenant de vaisseau en 1786, il passa en cette qualité sur la flûte *le Chameau*, avec laquelle il fit une campagne à Cayenne. L'année suivante, il fit, sur le vaisseau *le Patriote*, une autre campagne à Saint-Domingue et aux États-Unis. Pendant les années 1788 et 1789, Emériau, embarqué sur la flûte *le Mulet*, parcourut, pendant seize mois consécutifs, les côtes de Malabar et de Coromandel.

Lors des troubles qui éclatèrent à Saint-Domingue, Emériau était embarqué sur *la Fine*. Cette frégate avait pour mission de se porter sur les divers points de l'île où

se déclarait l'insurrection. Chargé plusieurs fois, à la tête de détachements dont le commandement lui était confié, de combattre les nègres révoltés, il s'acquitta de cette pénible et dangereuse mission avec tout le zèle et toute la prudence que commandaient les circonstances.

Nommé lieutenant de vaisseau en 1792, il prit le commandement de la corvette *le Cerf*, qui faisait partie de la station de Saint-Domingue; il remplit plusieurs missions importantes, et contribua efficacement à la répression des noirs révoltés. Lorsque la ruine de cette belle colonie fut consommée par l'incendie du Cap, *le Cerf* fit partie des bâtiments de guerre chargés d'escorter et de conduire à la Nouvelle-Angleterre les nombreux bâtiments du commerce sur lesquels s'étaient réfugiés les habitants et les négociants de cette capitale, avec les débris de leurs familles et de leurs propriétés.

A son arrivée à New-Yorck, Emériau reçut l'ordre de prendre le commandement de la frégate *l'Embuscade* et celui des bâtiments français qui se trouvaient dans ces parages. Il s'occupa alors de réunir, dans les divers ports des États-Unis, les navires du commerce qui devaient former le convoi destiné pour la France, et à l'arrivée à Norfolk de la division du contre-amiral Vanstabel, il se rangea sous ses ordres, réunit les forces qu'il commandait aux siennes, et contribua efficacement, avec cet officier général, à conduire à Brest, sans avoir éprouvé aucune perte, un convoi de plus de quatre cents bâtiments, qui, indépendamment des denrées coloniales, estimées plus de cent millions, apportaient aussi cinq cent mille barils de farine dont Emériau avait facilité l'acquisition aux États-Unis. Ces approvisionnements firent tout à coup cesser la disette qui désolait alors la France. La valeur de ce convoi se trouvait encore aug-

mentée par la capture faite, pendant la traversée, d'environ quarante bâtiments anglais richement chargés.

A l'époque où la division dont *l'Embuscade* faisait partie arriva à Brest, le funeste combat du 13 prairial an II (1er juin 1794) venait d'avoir lieu, et c'était à la faveur de cet engagement que cette division et son convoi étaient parvenus à se soustraire à la vigilance de l'armée anglaise. Emériau fut chargé d'en aller reconnaître la force et la position, et il s'acquitta de cette mission avec autant d'intelligence que de célérité. On mit ensuite sous ses ordres une division de frégates destinée à faciliter les opérations de l'armée des Pyrénées-Occidentales. Pendant le cours de cette mission, il captura plusieurs bâtiments chargés de blé et autres comestibles, qui servirent à ravitailler Bayonne et à nourrir une partie de l'armée. Les forces sous son commandement contribuèrent efficacement au siége, ainsi qu'à la prise de plusieurs villes et forteresses. En récompense du zèle et de l'activité qu'il avait déployés dans cette mission, il fut promu au grade de capitaine de vaisseau.

Pendant les années 1795 et 1796, Emériau commanda successivement les vaisseaux *le Conquérant*, *le Timoléon* et *le Jemmappes*. C'est sur ce dernier qu'il fit la campagne d'Irlande. Nommé chef de division au mois de janvier 1797, il prit le commandement du *Spartiate*.

Ce vaisseau ayant été désigné pour faire partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Brueys, Emériau fut chargé du commandement de la seconde division de l'escadre légère, et, chef de file de l'armée, il entra le premier dans le port de Malte, sous le feu des batteries dont il est hérissé. Au combat d'Aboukir, *le Spartiate* eut successivement affaire à plusieurs vaisseaux, et particulièrement au *Vanguard*, que montait Nelson ; attaqué

à la fois par quatre vaisseaux, il leur opposa la plus vigoureuse résistance, mais après plusieurs heures de combat, étant complètement démâté, le corps du vaisseau, ainsi que la carène, criblés de boulets, presque tous ses canons démontés, ayant perdu plus de la moitié de son état-major et de son équipage, il se vit dans la nécessité d'amener son pavillon. A ce moment, *le Spartiate* avait neuf pieds d'eau dans sa cale et ses poudres étaient entièrement noyées. Dans cet engagement, Emériau reçut deux blessures graves. Ce fut pendant son séjour à Alexandrie où il avait été débarqué, par suite de ses blessures, que Bonaparte lui écrivit du Caire la lettre suivante:

« J'ai appris avec beaucoup de regret, mon cher com-« mandant, que, dans le funeste et terrible combat d'A-« boukir, vous aviez eu le bras droit fracassé; ce qui peut « vous consoler, c'est que cet accident vous est arrivé « en remplissant glorieusement la tâche qui vous était « confiée. »

Au mois de septembre 1800, Emériau fut nommé chef militaire du port de Toulon, et pendant les vingt-six mois qu'il occupa ce poste, il remplit, à différentes reprises, les fonctions de préfet maritime. Ce fut à cette époque qu'il contribua à fonder, à Toulon, sous la dénomination de *Société des arts, sciences et belles-lettres*, une réunion d'hommes instruits dans les différentes branches du service maritime, dont le but était de propager, parmi les diverses classes de la population de cette ville, le goût des arts, de la navigation et des sciences qui s'y rattachent. Cette société, dont le noyau existe encore aujourd'hui, et qu'Emériau présida pendant plusieurs années, a publié divers mémoires sur des objets d'intérêt général, et elle a souvent été consultée avec

fruit par les sociétés qui, comme elle, s'occupaient du progrès des sciences et des arts.

En 1802, Emériau, qui venait d'être promu au grade de contre-amiral, fut chargé du commandement d'une division de vaisseaux et de frégates. Il devait transporter à Malte le nouveau grand-maître de l'ordre et assurer son installation dans ce poste; mais ce projet ayant été ajourné, cette division fut employée à transporter à Saint-Domingue des troupes de débarquement. A son arrivée dans cette île, le contre-amiral Emériau la trouva livrée aux plus grands désordres. Le général en chef le chargea de rétablir l'ordre et les communications dans la partie du sud; il y réussit promptement, et contribua même à sauver la ville du Port-au-Prince, assiégée par Dessalines, du sac et du pillage dont elle était menacée. Après une campagne d'environ huit mois dans ces parages, le contre-amiral Emériau opéra son retour à Toulon, ayant échappé, par ses manœuvres, à la poursuite d'une escadre anglaise bien supérieure à sa division.

Lors du projet de descente en Angleterre (1803), Emériau reçut l'ordre de se rendre à Ostende, pour y prendre le commandement en chef de l'aile droite de la flottille. Il mit ce port dans le meilleur état de défense, et y fit exécuter toutes les constructions et les armements que nécessitait l'expédition, dont une partie était confiée à ses soins. Quelques mois après, il reçut l'ordre d'aller prendre à Lorient le commandement d'une division de vaisseaux et de frégates destinée à se rendre à Rochefort, pour y rallier le pavillon de l'amiral Villeneuve. Arrivé à la hauteur de l'île d'Aix, il trouva cette rade bloquée par une escadre anglaise. Toutefois, il manœuvra avec tant de prudence et d'habileté qu'il parvint à exécuter sa mission, malgré la présence de cette escadre. L'amiral

Villeneuve ayant été ensuite appelé à une autre destination, Emériau lui succéda dans son commandement.

Au mois d'octobre 1804, il fut nommé à la préfecture maritime de Toulon, et pendant près de huit ans qu'il occupa ce poste, il répara, par l'activité qu'il sut imprimer aux constructions et aux armements, une grande partie des pertes qu'avait éprouvées notre marine; il réforma un grand nombre d'abus, et l'on conserve encore en ce port le souvenir de sa longue administration, marquée au coin de la sagesse, de la probité et du talent. Ce fut pendant le cours de sa préfecture qu'il fut appelé à la présidence du collége électoral du département du Var. Il porta dans cette haute fonction l'esprit de modération et de bienveillance qui le caractérise, et ces qualités lui méritèrent les témoignages les plus flatteurs de l'estime et de la considération des notables de ce département. Par lettres-patentes du 3 décembre 1810, l'empereur conféra au contre-amiral Emériau le titre de comte, comme récompense de ses longs et honorables services.

L'année suivante il fut élevé au grade de vice-amiral, et chargé du commandement en chef des forces navales dans la Méditerranée. Bientôt on vit réunie dans la rade de Toulon une armée qui fut successivement portée à vingt-trois vaisseaux, dont six du premier rang et douze frégates. Dans ce nombre, quinze vaisseaux et huit frégates avaient été construits, armés et équipés pendant son administration comme préfet maritime.

Tous les officiers supérieurs et autres, qui ont fait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Emériau, citent encore avec éloge l'ordre et la discipline qu'il avait su y maintenir, l'excellente tenue des bâtiments et des équipages qui la composaient, la célérité et la précision de leurs manœuvres, et ils rendent justice aux soins,

à la fermeté et à la persévérance apportés par l'amiral pour arriver à cet heureux résultat. Pendant les trois ans et demi qu'il exerça ce commandement, l'amiral Emériau manœuvra constamment en présence d'une armée anglaise supérieure à la sienne en nombre et en force, et il soutint contre elle plusieurs engagements partiels, dont l'issue lui fut toujours favorable. Il dirigea et fit exécuter plusieurs croisières dans le but de protéger le commerce; et il y réussit d'une manière si efficace, que pas un seul bâtiment ne tomba au pouvoir de l'ennemi.

Au mois d'avril 1813, l'amiral Emériau fut promu à la dignité d'inspecteur général des côtes, et, quelques mois après, nommé grand-officier de la Légion-d'Honneur et grand'croix de l'ordre de la Réunion. Comme on le voit, chacun des grades ou des distinctions qu'il obtint fut toujours la récompense d'un service rendu.

Lors des événements qui signalèrent la fin de l'année 1813, le port de Toulon fut bloqué par une nombreuse flotte anglaise, ayant à bord dix-huit à vingt mille hommes de troupes. Avec des forces de terre et de mer aussi considérables, les Anglais auraient pu d'autant plus aisément forcer l'entrée de la rade et attaquer l'armée navale française, que celle-ci n'était défendue que par deux petits forts sur lesquels s'appuyait sa ligne d'embossage. Ainsi, l'un de nos plus précieux arsenaux maritimes se trouvait une nouvelle fois menacé d'une destruction presque certaine. L'amiral Emériau, qui sentait tout ce que cette position offrait de difficultés, avait joint ses sollicitations à celles du maréchal Masséna, alors gouverneur de la huitième division militaire, pour obtenir une augmentation des troupes qui composaient la garnison de Toulon, mais leurs instances n'avaient eu aucun succès.

Le maréchal alors, démontrant à l'amiral Emériau l'im-

possibilité où il se trouvait, avec les faibles moyens laissés à sa disposition (dix-huit cents hommes, dont une grande partie étaient des conscrits réfractaires), de protéger la ville et ses abords, lui proposa de se charger du commandement supérieur du littoral et de tous les forts et batteries, ne se réservant que la défense du corps de la place et des positions intérieures.

Cette tâche, toute difficile qu'elle était, n'arrêta point l'amiral et il l'accepta. Alors, secondé par les officiers et les marins sous ses ordres, on travailla jour et nuit à renforcer toutes les batteries existantes, on en éleva de nouvelles, et on les pourvut de tout le matériel nécessaire à leur défense. Après avoir placé son escadre sur une bonne ligne d'embossage, l'amiral Emériau s'occupa du soin d'organiser des bataillons de marins et des escouades de canonniers choisis parmi les équipages de son armée, il en confia le commandement à des capitaines de vaisseau et autres officiers supérieurs, et en peu de temps ces troupes improvisées furent en état de rivaliser avec les régiments de l'armée, sous le rapport de l'ensemble et de la précision de leurs manœuvres. Toutefois, les Anglais, instruits sans doute des moyens de défense préparés contre une attaque de leur part, n'osèrent rien entreprendre, et dirigèrent leurs troupes de débarquement sur la Corse, Gênes et Livourne.

Un fait que nous ne pouvons passer sous silence, c'est l'offre spontanée que, sur la proposition et à l'exemple de l'amiral Emériau, tous les généraux, officiers et marins sous ses ordres, firent de quinze jours de leur solde, qui produisit environ 180,000 francs. Au moyen de cette somme, on suppléa au dénûment des caisses et des magasins de la guerre et de la marine, et l'on exécuta les nombreux travaux nécessaires à la défense de la rade, du

port et de la place, en y employant les officiers, ouvriers et marins de l'escadre qui, encouragés par la présence de leur amiral, s'y portèrent avec tant de zèle et de dévouement, que ces travaux furent exécutés avec la plus incroyable célérité. Ce fut donc à la prévoyance de l'amiral, ainsi qu'à la confiance qu'il avait su inspirer à tous ceux qui servaient sous ses ordres, que la France dut la conservation d'un de ses plus beaux arsenaux, et celle d'une flotte qui faisait la majeure partie de sa force navale. Toutefois, il est triste d'avoir à ajouter que le gouvernement de cette époque, non-seulement ne remboursa point cette somme si généreusement offerte, mais n'accorda même aucune récompense à un aussi beau dévouement.

Après la déchéance de Napoléon, l'amiral Emériau, prenant l'initiative sur le port et la ville, s'empressa d'arborer le pavillon blanc, adressa au gouvernement sa soumission, celle des généraux, officiers et marins sous ses ordres, et fit reconnaître et proclamer l'autorité royale. Il conclut ensuite avec lord Exmouth, qui commandait la flotte anglaise devant Toulon, un armistice qui assura la libre navigation des bâtiments du commerce Français. Ce fut aussi à son intercession que quatre mille français, détenus à l'île de Cabréra, durent leur délivrance et virent cesser les privations qu'ils enduraient depuis trois années.

Le désarmement de la flotte de Toulon ayant eu lieu, par suite de la cessation des hostilités, l'amiral Emériau fut appelé à Paris. Présenté au roi Louis XVIII par le ministre de la marine, il en reçut l'accueil le plus flatteur. Par une ordonnance royale du 19 mai 1814, il fut nommé membre de différentes commissions qui avaient pour objet l'organisation à donner au corps de la marine et aux diverses parties du service. Le 9 juin suivant, il fut

fait chevalier de Saint-Louis, et le 24 août de la même année il fut promu au titre de grand'croix de la Légion-d'Honneur.

A son retour de l'île d'Elbe, Napoléon, pendant le règne des Cent-Jours, nomma l'amiral Emériau pair de France, mais cette nomination ne fut point ratifiée par le roi, malgré les titres de l'amiral à cette dignité. Toutefois il fut conservé au nombre des vice-amiraux en activité et dans son titre de premier inspecteur général, et ce ne fut que lors de la suppression de cette fonction (juillet 1816) qu'il fut admis à la retraite.

En 1831, le roi Louis-Philippe, voulant récompenser dignement les longs et honorables services de l'amiral Emériau, l'a nommé pair de France. Élevé ainsi pour la seconde fois à la pairie, il fut accueilli par ses collègues avec tous les égards que leur inspirait sa longue et glorieuse carrière, et il continue d'occuper en ce moment cette haute dignité de l'État.

BARBEROUSSE.

BARBEROUSSE.

BARBEROUSSE II

KHAYR ED-DYN.

[illegible]

[illegible] mort en [illegible]

Les [illegible]
[illegible]
[illegible] d'A[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible] d'intrépidité [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible] projet [illegible]
[illegible]

BARBEROUSSE II

KHAYR-ED-DYN,

AMIRAL OTTOMAN,

Né à Mytilène vers 1478, mort en 1546.

Les marins français, italiens et espagnols, et après eux les historiens, donnent ce nom à deux deys, ou souverains d'Alger, à cause, dit-on, de la couleur de leur barbe. Le premier, dont le nom est Aroudj, était le fils d'un corsaire renégat de Metelin et d'une Espagnole d'Andalousie. Il commença par exercer le métier de corsaire sur la Méditerranée, et s'y acquit en peu de temps une grande réputation d'audace et d'intrépidité. En 1516, Salem-ebn-Témy, souverain d'Alger, ayant réclamé son secours pour l'aider à chasser les Espagnols de la côte, Barberousse fit partir dix-huit galères et trente barques sous le commandement de son frère Khayr-ed-Dyn, et marcha lui-même contre eux avec tout ce qu'il put réunir de Turcs et de Maures. A son arrivée à Alger, les habitants vinrent en foule au-devant de lui, et le portèrent en triomphe aux acclamations du peuple.

Le pirate, regardant ces honneurs comme une espèce d'ovation, conçoit aussitôt le projet de s'emparer du pouvoir souverain. S'étant assuré de l'assentiment de

ses principaux officiers, il laissa ses troupes se porter aux plus grands excès, et il profita de l'effervescence qu'elles occasionnèrent pour se placer sur le trône, après avoir ôté la vie au malheureux Salem.

Toutefois Barberousse ne jouit pas long-temps de sa perfidie; l'empereur Charles-Quint envoya contre lui une armée commandée par le marquis de Gomarés, gouverneur d'Oran. Pressé vivement par les Espagnols et les Arabes réunis, il se défendit vaillamment; mais accablé par le nombre, il fut massacré avec une grande quantité de ses soldats, en 1518, à l'âge de quarante-quatre ans.

Son frère, Khayr-ed-Dyn, lui succéda sous le nom de Barberousse II. Les Algériens le proclamèrent roi et général de la mer, du consentement de tous les capitaines de corsaires. Celui-ci était né à Mytilène, dans l'île de Lesbos, et il était fils d'un potier de terre. Plus prévoyant et plus politique que son frère, après environ deux années de règne il songea à mettre son trône à l'abri de la révolte et de l'insurrection. Dans ce but il se plaça sous la protection de la Porte, à qui il fit hommage de la souveraineté d'Alger. Sélim Ier lui donna le titre de dey d'Alger, et lui envoya deux mille janissaires pour sa garde, ainsi que de l'artillerie et de l'argent.

Barberousse alors s'occupa de se fortifier dans son gouvernement. Il se rendit maître de la forteresse que les Espagnols avaient élevée près d'Alger, et fit construire un môle pour former un port. Il y employa tous les esclaves chrétiens qui se trouvaient dans ses États, au nombre de trente mille, et en moins de trois ans, Alger se trouva muni d'un port et d'un arsenal. Tout souverain qu'il était, Barberousse n'avait point oublié son métier de pirate; il arma un grand nombre de corsaires, s'empara de

tous les bâtiments qu'il rencontra sur ses côtes, et s'acquit bientôt une grande réputation de valeur et de cruauté. En 1535, Soliman II, voulant l'opposer au célèbre Doria, le nomma qapthan-pâschâ. Le roi-pirate se rendit à Constantinople pour rendre hommage au sultan. Plein des plus vastes projets, il offrit à Soliman de conquérir Tunis en son nom, et de lui soumettre la Barbarie. Le sultan accepta son offre, lui remit un sceptre, une épée, et lui fit compter quatre-vingt mille ducats pour les frais de cette guerre.

Barberousse tint parole. A la tête de quatre-vingts galères, il ravagea toutes les côtes d'Italie, jeta l'épouvante dans Rome même, fit ensuite voile pour l'Afrique, et en moins de quinze jours parvint à s'emparer de Tunis et de tout son territoire. Mais Charles-Quint, craignant pour ses États, vint en personne disputer à l'heureux corsaire la conquête de Tunis, à la tête d'une puissante armée. Celui-ci, glorieux de se mesurer avec l'un des plus grands souverains de la chrétienté, marcha courageusement au-devant de l'empereur. Le combat fut vif et sanglant; mais Barberousse, forcé de céder à la valeur et au nombre des troupes chrétiennes, abandonne Tunis et se réfugie à Biserte, où il avait laissé ses galères. Alors, regagnant Alger, il arme à la hâte tout ce qu'il peut rassembler de bâtiments, court ravager les côtes de la Sicile, porte la terreur dans la Pouille, s'empare de Fondi [1] par surprise, et se rend ensuite maître de Castro.

En 1538, la guerre ayant éclaté entre Venise et la Porte-Ottomane, Soliman appela Barberousse pour lui donner le commandement de l'armée navale qu'il voulait

(1) Son principal but en attaquant Fondi était d'enlever la belle Julie de Gonzague, qui s'y trouvait en ce moment, et qui ne lui échappa qu'en fuyant, presque nue, au milieu de la nuit.

envoyer contre la république. Il appareilla de Constantinople avec cent cinquante galères, et alla ravager toutes les îles que possédait Venise dans l'Archipel. Après s'être présenté devant Corfou, dont il ne put se rendre maître, il se dirigea vers le golfe de Larta, dans l'espérance d'y rencontrer la flotte chrétienne que commandait Doria. Elle en était sortie depuis quelques jours lorsque Barberousse y arriva; mais bientôt, sur la nouvelle que lui-même y était entré, il la vit paraître à l'entrée du canal de Sainte-Maure.

Barberousse fut un moment indécis sur le parti qu'il devait prendre. Resterait-il dans le canal, où il était protégé par des forts, ou en sortirait-il pour aller présenter le combat à la flotte ennemie? Ce dernier parti, qui était le plus conforme à sa valeur, fut celui qu'il adopta. Il fit d'abord sortir cinquante de ses galères pour observer l'armée chrétienne; mais à peine eurent-elles été aperçues par celle-ci, qu'elle courut sur elles. La flotte de Doria, qui se composait de plus de deux cent cinquante bâtiments de toute espèce, était incomparablement plus forte que celle de Barberousse; aussi, lorsqu'il la vit se déployer devant le canal, renonça-t-il au dessein qu'il avait formé de l'attaquer. Ce ne fut qu'à grand'peine que les galères qu'il avait envoyées pour l'observer purent le rejoindre; mais enfin elles y parvinrent.

Barberousse devait s'attendre que Doria allait le tenir bloqué dans le canal; mais le lendemain il vit, non sans surprise, la flotte chrétienne prendre le large et se diriger vers l'île de Sainte-Maure. L'amiral turc profita de cette faute; il sortit, et, avant de retourner à Constantinople, il ravagea toutes les îles de l'Archipel, et s'empara de Syros, Pathmos, Égine, Paros et Stampalie, qu'il trouva sans défense.

L'année suivante, Barberousse appareilla de Constantinople à la tête d'une flotte de trois cents voiles, et se dirigea sur Candie, où il rencontra l'escadre vénitienne, qu'il battit. Resté maître de la mer, il la parcourut en vainqueur, cherchant partout l'armée chrétienne combinée, commandée par Doria. Cet amiral de Charles-Quint, qu'on a vu laisser échapper Barberousse, semblait fuir devant lui, quoique ayant des forces supérieures aux siennes; aussi les historiens ont-ils supposé, non sans quelque fondement, qu'il existait un accord secret entre ces deux amiraux, pour éviter des combats décisifs.

En 1543, Soliman, qui avait fait un traité d'alliance avec François Ier, roi de France, contre Charles-Quint, lui envoya Barberousse avec une flotte de cent soixante-quinze galères. Cet amiral, après avoir ravagé, en passant, les côtes de la Calabre, et s'être emparé de Reggio, vint mouiller dans le port de Marseille. Il y trouva l'armée française, forte de dix-huit vaisseaux et de vingt-deux galères, commandée par François de Bourbon, duc d'Enghien.

L'armée combinée alla mettre le siége devant Nice, que François Ier voulait recouvrer, comme lui appartenant en qualité de comte de Provence. La ville fut prise par composition, mais la garnison s'étant retirée dans le château, y fit une si belle résistance pendant deux mois, que Charles-Quint eut le temps de venir à son secours. Barberousse n'avait pas jugé à propos de l'attendre. Son métier n'était pas de faire des siéges; ennuyé de la lenteur de celui du château de Nice, et surtout mécontent de ne point voir arriver les secours promis par la France, il abandonna le duc de Bourbon à ses propres moyens. Toutefois, avant de se retirer, il fit saccager la ville par ses troupes. Barberousse, en se rendant à Constantinople,

sema la dévastation sur son passage; il ravagea toutes les côtes [illegible], mit l'île d'Elbe au pillage, ruina Talamone, et réduisit en cendres Porto-Ercole. Il descendit ensuite dans les îles de Giglio et d'Ischia, dévasta les côtes de la Calabre, et se rendit maître de Lipari. Chargé d'un butin immense, mais en même temps de l'exécration générale, juste salaire de ses exploits inhumains, il rentra à Constantinople, amenant sur sa flotte plus de sept mille esclaves chrétiens. Soliman le reçut avec la plus grande distinction, et approuva sa conduite.

Ce fut la dernière campagne de Barberousse; quoique âgé alors de soixante-dix ans, il s'abandonna à toutes les délices du harem, et mourut bientôt après des suites de ses débauches, en 1546 (an de l'hégire 953)[1].

(1) Le surnom de *Khaïr-ed-Dyn* qui signifie *le lien de la religion*, fut donné à Barberousse par Soliman. Ce surnom a été corrompu par les historiens occidentaux en *Hariadan;* mais le véritable nom de Barberousse est *Hadher*, ou *Hazer*, ainsi que le prononcent les Turcs.

WILLAUMEZ.

WILLAUMEZ

(JEAN-BAPTISTE PHILIBERT),

[illegible], GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER [illegible]

Né à Belle-Ile en Mer le 7 août 1753

Le père de Willaumez était un ancien capitaine d'infanterie, sans fortune, qui mourut à l'âge de soixante-huit ans, laissant six enfants orphelins. Willaumez [illegible] il se chargea de l'éducation de ses frères [illegible] la marine.

[illegible] d'atteindre [illegible] à Lorient, [illegible] *le Bien-Aimé*, [illegible] partie de l'es[illegible]

[illegible] Willaumez pas[illegible] *Ami*. Ce vaisseau [illegible] *Fourn*[illegible], qui laissa [illegible]

WILLAUMEZ

(JEAN-BAPTISTE-PHILIBERT),

VICE-AMIRAL, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Belle-Ile-en-Mer le 7 août 1763.

Le père de Willaumez était un ancien capitaine d'infanterie, sans fortune, qui mourut à l'âge de soixante-dix-huit ans, laissant six enfants orphelins. Willaumez était l'aîné; il se chargea de l'éducation de ses frères, qui tous sont morts au service de la marine.

Il venait d'atteindre sa quatorzième année lorsqu'il s'embarqua à Lorient, comme mousse pilotin, sur le vaisseau *le Bien-Aimé*, que commandait Bougainville, et qui faisait partie de l'escadre d'évolution aux ordres de M. Duchaffaut.

En 1778, Willaumez passa comme novice timonnier sur *le Flamand*. Ce vaisseau ayant été désarmé à son arrivée à l'Ile-de-France, il fut embarqué en second sur la goëlette *la Fourmi*, qui faisait la navigation de la côte; mais cette goëlette ayant été condamnée, il passa sur le both du roi *la Louise*, avec laquelle il fit naufrage sur les rescifs du Tamarin. Il revint en France sur la corvette *les Amis*.

A son retour à Lorient, ne trouvant pas dans ce port de bâtiment en armement, il se rendit à Brest, où, dès son arrivée, il fut embarqué, d'abord comme aide-pilote, et ensuite comme second pilote sur *la Ville de Paris*, que montait Latouche-Tréville. Pendant le séjour de ce vaisseau sur la rade, Willaumez donnait des leçons de navigation aux gardes de la marine; mais bientôt, las de son inactivité, il manifesta le désir d'aller à la mer, et au mois de janvier 1781, il obtint de passer comme pilote sur *l'Amazone*. Cette frégate était alors commandée par La Pérouse. Étant en croisière dans le golfe, elle s'empara du lougre-corsaire *le Pitt*, de Jersey, armé de douze canons. Willaumez fut chargé de le conduire à Lorient, et, après s'être heureusement acquitté de cette mission, il rejoignit *l'Amazone*, qui se rendait en Amérique, escortant un nombreux convoi.

A son arrivée elle fut destinée à faire partie de l'armée du comte de Grasse, et elle participa aux combats des 9 et 12 avril 1782. Le 29 juillet suivant, *l'Amazone*, se trouvant à l'entrée de la Chesapeak, rencontra la frégate anglaise *la Sainte-Marguerite*. Dans l'engagement qui eut lieu, *l'Amazone*, démâtée de son grand mât, de celui d'artimon, et ayant la moitié de son équipage hors de combat, se vit obligée d'amener; mais elle fut reprise le lendemain par l'escadre du comte de Vaudreuil. Dans cette action Willaumez reçut deux blessures graves, et resta seul sur le gaillard d'arrière. Le major-général, en donnant des éloges au courage qu'il avait montré, le fit nommer premier pilote.

A son retour en France, en 1784, Willaumez s'embarqua, comme second capitaine, sur le navire du commerce *le Tharon*, de sept cents tonneaux, et fit avec ce bâtiment deux voyages à Saint-Domingue. Dans le der-

nier il le sauva d'un naufrage imminent à l'entrée de la Loire. L'année suivante, étant embarqué comme premier pilote sur l'aviso *le Sylphe*, ce fut à ses conseils et à ses directions que fut due la conservation de ce bâtiment, en danger de se perdre par suite d'une voie d'eau considérable qui s'était déclarée à bord en sortant du port. Il le dirigea sur Rochefort.

Il passa dans ce port sur la gabarre *la Lionne*, avec laquelle il fit une campagne aux petites Antilles.

A cette époque, Willaumez était homme de mer consommé; il possédait toutes les connaissances nécessaires à la pratique de ce métier; il voulut y joindre aussi celles de la théorie, et il se livra dès lors à l'étude des calculs astronomiques. Les progrès qu'il y fit furent tels, que, à bord de la gabare *la Forte*, sur laquelle il était embarqué en 1786, il fit seul les observations de longitude en mer, par les distances du soleil à la lune.

Au mois de décembre de la même année, Willaumez passa, comme premier pilote, sur *l'Astrée*, destinée pour les Indes-Orientales. Pendant les quarante mois qu'il resta sur cette frégate, il se livra avec une telle ardeur et une telle persévérance aux observations astronomiques, que M. de Saint-Riveuil, qui commandait la station, lui fit cadeau d'un sextant et d'une montre à secondes, comme témoignage de sa satisfaction. Cette récompense ne fut pas la seule qu'il obtint pour cette campagne; le roi lui fit délivrer un cercle de réflexion sur lequel étaient gravés ces mots : *Donné par le roi à M. Willaumez, premier pilote.*

L'Astrée ayant été rappelée en France, D'Entrecasteaux, gouverneur général de l'Ile-de-France, qui était passager sur cette frégate, eut l'occasion, pendant la traversée, d'apprécier les talents du premier pilote Wil-

laumez, et lorsqu'à son arrivée on lui confia le commandement du *Patriote*, il le fit embarquer avec lui sur ce vaisseau. Nommé ensuite au commandement de *la Recherche* et de l'expédition chargée de découvrir le sort de La Pérouse, Willaumez l'y suivit en qualité d'enseigne de vaisseau; D'Entrecasteaux le fit chef de route et le chargea de la direction des chronomètres. Pendant cette campagne il fut promu au grade de lieutenant de vaisseau, et créé chevalier de Saint-Louis.

Après la mort de l'amiral D'Entrecasteaux, l'expédition qu'il commandait désarma à Java. Willaumez passa de là à l'Ile-de-France, où il s'embarqua sur *la Prudente*. Il commandait la batterie de cette frégate dans le combat qu'elle soutint avec tant de gloire contre les vaisseaux *le Centurion* et *le Diomède*, qu'elle força à l'abandonner après les avoir très maltraités. En récompense de sa conduite dans cette action, où il avait été blessé à la main, le gouvernement de l'Ile-de-France le nomma au commandement de la corvette *le Léger*, et lui confia la mission de rapporter en France les papiers de l'expédition de D'Entrecasteaux. Soixante-quatorze jours après son départ de cette colonie, ce bâtiment mouillait à Brest.

En mars 1795, Willaumez fut promu au grade de capitaine de vaisseau, et, au mois de mai suivant, il prit le commandement du *Pluton*. C'est sur ce vaisseau qu'il fit les essais d'installation, d'aménagement, d'arrimage et de gréement, qui depuis ont été adoptés généralement pour tous nos bâtiments de guerre. A son arrivée à Rochefort sur la corvette *la Bergère*, qu'il avait amenée de Brest en passant à travers les croisières ennemies, il passa au commandement de *la Régénérée*, qui faisait partie d'une division de quatre frégates et deux corvet-

tes, aux ordres du contre-amiral Sercey, et destinée pour les Indes-Orientales.

Cette division appareilla de la rade de l'île d'Aix le 4 mars 1796, et arriva à l'Ile-de-France le 18 juin suivant. Là, s'étant renforcée de deux frégates et ayant réparé les avaries qu'elle avait éprouvées dans la traversée, elle remit à la voile, le 14 juillet, et se dirigea vers les côtes de l'Inde. Les détails de cette campagne appartenant à l'article de l'amiral Sercey, nous ne les donnerons point ici; nous dirons seulement que, sur les vingt-trois prises que fit cette division, *la Régénérée*, qui était la meilleure marcheuse, en amarina dix-neuf. Dans le combat que soutint cette division le 9 septembre 1796, contre deux vaisseaux anglais de 74, dans le détroit de Malac, *la Régénérée* et *la Prudente*, qui avaient été désignées pour former l'escadre légère, tentèrent d'aborder l'un de ces deux vaisseaux; mais le calme qui régnait les empêchant de manœuvrer, elles ne purent exécuter leur projet. Cet engagement, qui dura environ quatre heures, fut tout à l'avantage de la division; les deux vaisseaux, dégréés et criblés de boulets, lui abandonnèrent le champ de bataille. *La Régénérée* eut deux hommes tués et six blessés.

A son retour de cette campagne, Willaumez, qui avait été nommé chef de division au mois de janvier 1799, reçut l'ordre d'aller prendre à Saint-Malo le commandement d'une division de trois frégates et une corvette, destinée à une campagne dont lui-même avait tracé le plan; mais des circonstances imprévues ayant mis obstacle au départ de cette expédition, il revint à Paris, où, de concert avec M. de Fleurieu, il continua de s'occuper de la rédaction du voyage de D'Entrecasteaux.

En 1801, Willaumez commandait à Rochefort *le*

Duguay-Trouin, qui faisait partie d'une escadre de six vaisseaux, six frégates et deux corvettes, aux ordres du contre-amiral Latouche-Tréville, ayant à bord trois mille hommes de troupes de débarquement destinées pour Saint-Domingue. Chargé du commandement de la station du sud de cette île, quoiqu'il n'eût aucunes troupes à sa disposition, il parvint à y maintenir l'ordre et la tranquillité, et sut inspirer une si grande confiance à la population noire, ainsi qu'à celle de couleur, que le général nègre Laplume lui confia, pour porter au Port-au-Prince, une somme de deux millions qu'il y envoyait.

Willaumez commandait ce vaisseau depuis près de dix-huit mois, lorsqu'il reçut l'ordre de passer sur *la Poursuivante*. Avec cette frégate, il fut successivement employé dans les stations de l'ouest et du sud, et il fit avec succès plusieurs expéditions contre les révoltés, qui lui méritèrent des témoignages de satisfaction de la part des généraux Latouche-Tréville, Leclerc et Rochambeau.

Le 27 juin 1803, d'après les ordres de l'amiral Latouche-Tréville, Willaumez avait appareillé des Cayes pour se rendre au Cap. Le 29, au point du jour, étant dans les parages du môle Saint-Nicolas, à environ trois lieues de terre, entre la Plate-Forme et le Cap-à-Fou, il eut connaissance d'un convoi d'environ cinquante voiles fortement escorté. Peu d'instants après, plusieurs des bâtiments de l'escorte se détachèrent du convoi et se dirigèrent sur *la Poursuivante*. Il ne tarda pas à les reconnaître pour des vaisseaux anglais. Ils lui donnèrent la chasse, et, comme ils le gagnaient sensiblement, Willaumez prit le parti de se mettre en mesure de défense, dans le cas où il serait attaqué. A huit heures, l'un de ces vaisseaux (*l'Hercule*, de soixante-quatorze

canons) était parvenu à portée de canon de *la Poursuivante*. Après avoir fait des signaux aux bâtiments qui le suivaient, ce vaisseau hissa le pavillon anglais; la frégate arbora aussitôt ses couleurs. A neuf heures, *l'Hercule* lui tira un coup de canon à boulet. Quoique la guerre ne fût pas encore déclarée, Willaumez, qui avait fait toutes ses dispositions pour le combat, ordonna de passer des canons en retraite; mais cet ordre devint inutile, la marche supérieure du vaisseau l'ayant amené promptement par le travers de *la Poursuivante*. Dans toute autre circonstance, le brave et habile Willaumez n'eût pas laissé prendre ni conserver au vaisseau ennemi une position aussi avantageuse, mais il s'y trouvait forcé pour ne pas se déranger de sa route, et aussi pour éviter d'être joint par deux vaisseaux qui l'approchaient sensiblement.

Cependant, fatigué d'essuyer à portée de fusil les bordées de *l'Hercule*, qui faisaient d'autant plus de ravage qu'en raison de l'état de la mer aucun coup n'était perdu, Willaumez se décida à présenter le combat à son adversaire. Cette résolution doit être appréciée par son audace; car, certes, la partie n'était rien moins qu'égale. Tous les bâtiments employés à l'expédition de Saint-Domingue avaient été armés sur le pied de paix. *La Poursuivante* n'avait que trente-quatre canons, dont vingt-deux de 24 et douze de 8; elle n'avait de poudre que pour vingt-cinq coups par canon, et son équipage ne se composait que de cent cinquante hommes, dont trente noirs. C'était dans cet état que Willaumez allait soutenir un engagement contre un vaisseau qui, outre l'avantage de ses dimensions, avait une batterie plus que double de la sienne et un équipage au moins quatre fois plus nombreux.

Le combat s'engagea très vivement de la part de *l'Hercule*; ses bordées se succédaient rapidement, tandis que la pénurie de ses munitions obligeait *la Poursuivante* à ne faire qu'un feu lent; toutefois, il n'en était que mieux dirigé, et bientôt *l'Hercule* éprouva des avaries majeures. A onze heures la brise, qui jusque là avait été assez soutenue, tomba entièrement; les deux bâtiments perdirent presque toute leur vitesse et le vent prit sur leurs voiles. Willaumez, en marin expérimenté, profita de cette circonstance; il ordonna de cesser entièrement le feu et fit porter tout son équipage à la manœuvre. Par ce moyen, il parvint à prendre une position qui le mit en mesure d'envoyer toute sa volée dans la poupe de *l'Hercule*. Cette bordée fut décisive. Le dommage qu'en reçut ce vaisseau fut tel, qu'il orienta aussitôt pour prendre le large, abandonnant le champ de bataille à *la Poursuivante*. Elle entra, quelques heures après, dans la baie du môle, aux acclamations d'un grand nombre d'officiers de terre et de mer, témoins de son glorieux combat, et saluée par les batteries de la place. On se doute bien de l'état dans lequel se trouvait cette frégate après un engagement contre un adversaire aussi supérieur : un grand nombre de boulets dans sa coque et plusieurs dans la mâture, toutes ses voiles criblées et une grande partie de ses manœuvres courantes et dormantes hachées. Ses pertes se montaient à dix hommes tués et quinze blessés[1]. Willaumez, ne trouvant au môle Saint-Nicolas aucune ressource pour réparer sa

(1) Le brillant combat de *la Poursuivante* a fourni au pinceau de M. Crépin, l'un de nos plus célèbres peintres de marines, le sujet d'un tableau qui a fait partie de l'exposition de 1819, et qui orne aujourd'hui le cabinet du ministre de la marine.

frégate, fut autorisé à la conduire en France. En quittant le môle il fit route par le sud de l'île de Cuba. Peu de jours après, il amarina une lettre de marque anglaise qu'il avait le projet de conduire à Charlestown, mais qu'il se vit obligé de brûler à cause du peu de vivres qui lui restaient pour se rendre en France. Un coup de vent, que *la Poursuivante* reçut par le travers des Bermudes, l'ayant démâtée entièrement, et deux écarts de ses préceintes étant largués, obligea Willaumez de relâcher à Baltimore, où elle reçut un radoub complet. Aussitôt qu'elle fut en état de reprendre la mer, Willaumez sortit de la Chesapeak, malgré la présence d'une division anglaise, et fit route pour sa destination. Arrivé le 28 mai 1804 devant Rochefort, il eut connaissance d'un vaisseau anglais qui manœuvrait pour lui couper le chemin; Willaumez n'hésita point à l'attaquer, et, après environ une demi-heure d'engagement, ce vaisseau se trouva tellement maltraité qu'il se vit obligé de porter au large. *La Poursuivante* alors gagna la rade de l'île d'Aix, où elle mouilla, après une campagne de vingt-trois mois, pendant laquelle elle avait glorieusement soutenu l'honneur du pavillon français. Willaumez, qui avait été nommé membre de la Légion-d'Honneur en février 1804, fut fait officier de cet ordre au mois de juin de la même année. Le premier consul, en lui faisant annoncer cette faveur par le ministre Decrès, chargeait en même temps ce ministre de lui témoigner sa haute admiration pour la bravoure qu'il avait déployée dans les deux combats soutenus par *la Poursuivante.*

Au mois d'août 1804, Willaumez reçut l'ordre d'aller prendre à Lorient le commandement du vaisseau *l'Algésiras.* Sorti de ce port, au mois de décembre de la même année, pour se rendre à Rochefort, *l'Algésiras* es-

suya, dans le golfe, un coup de vent terrible qui le démâta du grand et du petit mât de hune. Dans cet état, et malgré une division anglaise qui croisait devant Quiberon, et une escadre mouillée sur la rade des Basques, Willaumez parvint à le faire entrer à Rochefort. Il conserva ce commandement jusqu'au mois de mars 1805, époque à laquelle ayant été nommé contre-amiral, il fut désigné pour commander l'escadre légère de l'armée navale réunie à Brest, sous les ordres de l'amiral Ganteaume. Il porta son pavillon sur *l'Alexandre*.

Cette armée se composait de vingt-un vaisseaux de ligne et de quelques frégates et corvettes. L'amiral Ganteaume, dans le but d'exercer les équipages, faisait exécuter de fréquents appareillages de la rade de Brest à celle de Bertheaume. Dans une de ces excursions, l'armée, après avoir évolué dans les passes, rentrait en rade de Brest, suivie de près par l'armée anglaise que commandait lord Cornwallis, chargé de la bloquer. Par le mouvement qu'avait fait l'armée française, l'escadre légère, que commandait le contre-amiral Willaumez, se trouvait à l'arrière-garde. Tout à coup, un des vaisseaux de l'armée anglaise, qui était formée en ligne de bataille, en sort, et vient tirer plusieurs volées sur l'escadre légère. *L'Alexandre*, que montait Willaumez, se détache également et échange plusieurs bordées avec ce vaisseau. Bientôt les autres bâtiments de l'escadre prirent part à cette escarmouche, qui dura environ une heure, au bout de laquelle cette escadre rallia l'armée qui déjà avait repris son mouillage dans la rade de Brest. Dans cet engagement, *l'Alexandre* eut une vingtaine d'hommes hors de combat, et son grand mât fut traversé par un boulet de trente-deux.

A la fin de l'année 1805, onze des vaisseaux qui com-

posaient cette armée reçurent l'ordre de se tenir prêts à prendre la mer; ils furent partagés en deux escadres, l'une de cinq vaisseaux sous le commandement du contre-amiral Leissègues, et l'autre de six sous celui de Willaumez. Elles appareillèrent ensemble de la rade de Brest le 13 décembre, et naviguèrent de conserve pendant deux jours, après lesquels elles se séparèrent pour suivre chacune leur destination.

L'escadre de l'amiral Willaumez se composait des vaisseaux *le Foudroyant*, de quatre-vingts canons, sur lequel il avait arboré son pavillon, *le Vétéran*, *le Cassard*, *l'Impétueux*, *l'Éole* et *le Patriote*, de soixante-quatorze, et des frégates de quarante, *la Valeureuse* et *la Volontaire*. Ses instructions lui enjoignaient de se rendre directement au cap de Bonne-Espérance, d'y compléter l'eau et les vivres que ses vaisseaux auraient consommés, et de se porter ensuite sur les points où il jugerait pouvoir causer le plus de dommages à l'Angleterre, soit en détruisant ses bâtiments, en interceptant ses convois, ou en rançonnant ses colonies; toutefois, il lui était prescrit de ne pas être absent d'Europe pendant plus de quinze mois.

L'amiral Willaumez se trouvait dans une position assez délicate; Jérôme Bonaparte commandait, comme capitaine de vaisseau, *le Vétéran* qui faisait partie de son escadre, et Napoléon avait ordonné de le traiter comme les autres officiers de son grade. Jérôme, mécontent de se voir éloigné de France, pour faire une campagne qu'il savait devoir être d'une assez longue durée, ne dissimulait point ses ressentiments envers l'empereur, et l'amiral, plus marin que courtisan, s'efforçait de lui faire comprendre que, comme prince, il devait donner l'exemple de la soumission à son frère, et, comme officier supérieur, celui de la subordination la plus exacte. En général, dans

toutes ses relations avec Jérôme, l'amiral Willaumez sut toujours lui marquer la déférence convenable, mais sans déroger à la dignité de son grade, et sans rien sacrifier de son autorité.

Dès les premiers jours de sa campagne, l'escadre fit un assez grand nombre de prises. Comme il importait d'éviter une consommation inutile de vivres, l'amiral s'arrêta pendant deux jours à la hauteur des îles Canaries, fit embarquer tous ses prisonniers, femmes, enfants et soldats, sur *la Volontaire*, et ordonna au capitaine de cette frégate de les mettre à terre à Sainte-Croix de Ténériffe.

Arrivé dans les parages du cap de Bonne-Espérance, l'amiral Willaumez apprit, par le capitaine d'une corvette anglaise dont il s'empara, la prise de cette colonie. Cette circonstance dut faire changer ses projets, et ne pouvant plus s'y ravitailler, comme le portaient ses instructions, il alla établir sa croisière entre les deux continents d'Afrique et d'Amérique; mais bientôt le manque de vivres, et le grand nombre d'hommes de l'escadre attaqués du scorbut, le força d'aller relâcher au Brésil, où il arriva dans les premiers jours du mois d'avril 1806.

Après s'être arrêté pendant dix-sept jours à San-Salvador (Bahia), il se dirigea sur Cayenne. Là, il partagea son escadre en trois divisions, qu'il échelonna depuis Cayenne jusque vers le 9e degré de latitude septentrionale; mais, cette croisière étant improductive, il rallia ses vaisseaux. Son projet était de se porter de là sur la Barbade, et d'y détruire tous les bâtiments qui s'y trouveraient; mais les vents contraires et les gros temps qu'il éprouva le forcèrent d'y renoncer, et de relâcher à la Martinique, où il arriva le 20 juin suivant. Il n'y resta que le temps nécessaire pour prendre des vivres, faire de l'eau et il se dirigea sur Mont-Serrat, qu'il rançonna. Il

visita encore quelques rades des colonies anglaises où il fit plusieurs prises.

Le 6 juillet, Willaumez, se trouvant sous l'île Saint-Thomas, eut connaissance d'une escadre anglaise, composée de cinq vaisseaux, de plusieurs frégates et grandes corvettes, formant un total de douze bâtiments de guerre; cette escadre avait l'avantage du vent. Il fit aussitôt le signal à ses vaisseaux de diminuer de voiles et de se préparer au combat; mais l'amiral anglais, ne jugeant pas à propos de l'accepter, continua de tenir le vent. La position des deux escadres ne permettant pas à Willaumez de rejoindre celle des Anglais, qui avait Tortosa et Saint-Christophe pour refuge, il reprit sa route, satisfait d'avoir offert un combat qui n'avait pas été accepté.

On a vu que Willaumez n'était resté qu'environ dix jours dans la rade du Fort-Royal; bien lui prit de son activité, car, le 12 juillet, sir John Warren arrivait à la Barbade avec une escadre de huit vaisseaux, expédiée d'Angleterre à sa recherche, et une autre de six vaisseaux, aux ordres de sir Richard Strachan, avait précédemment reçu la même mission. Informé de la direction de ces escadres et de leur but, l'amiral Willaumez calcula que n'ayant à bord aucunes troupes de débarquement, il ne pourrait rien entreprendre contre les îles anglaises dans les Antilles, et que, tant qu'on le saurait dans ces parages, aucun convoi ne serait expédié pour l'Angleterre; il résolut donc d'aller attendre, en pleine mer, celui de la Jamaïque.

Il se porta, en conséquence, à la hauteur des débouquements de Bahama, et s'établit en croisière à environ cent lieues au large, presque certain de l'intercepter dans ces parages. Une circonstance imprévue empêcha la réussite de ce projet. Le 1er août, au jour, on s'a-

perçut de l'absence du vaisseau *le Vétéran*. Jérôme Bonaparte avait profité de l'obscurité de la nuit pour abandonner l'escadre. L'amiral, tant pour se conformer à ses instructions, que pour ne pas exposer ce vaisseau isolé à tomber au pouvoir des Anglais, se mit à sa recherche dans diverses directions, mais ses courses furent infructueuses. Willaumez, lorsqu'il eut acquis la certitude que *le Vétéran* avait fait route pour France, vint reprendre sa croisière; mais il était trop tard, le convoi était passé. Toutefois, il ne voulait point quitter ces parages sans en avoir acquis la certitude, lorsqu'un ouragan terrible vint l'y forcer. Dans la nuit du 19 au 20 août, l'escadre fut assaillie par une tempête des plus violentes; les vaisseaux dispersés couraient les plus grands dangers; presque tous démâtèrent complètement, et perdirent leur gouvernail. *Le Foudroyant* et *l'Impétueux* éprouvèrent ce double événement. Ces deux vaisseaux, privés des moyens de se diriger et ballottés par le vent et la mer, demeurèrent ainsi trois jours, à la vue l'un de l'autre, sans pouvoir communiquer, même au porte-voix. Enfin, *le Foudroyant* parvint à se fabriquer un gouvernail de fortune, et à remplacer, par des mâtereaux, les mâts qu'il avait perdus. Ce fut en cet état qu'il se dirigea sur la Havane.

Il en était en vue, lorsqu'il fut attaqué par le vaisseau rasé *l'Asnon*. Malgré la difficulté qu'éprouvait *le Foudroyant* pour manœuvrer, en moins d'une demi-heure il força ce vaisseau à prendre la fuite, et bientôt après entra dans le port.

Après un séjour de quatre mois à la Havane, l'amiral Willaumez en appareilla, et se dirigea sur la baie de Chesapeake. Son intention était de rallier à son pavillon les vaisseaux *le Patriote* et *l'Éole*, ainsi que la frégate *la*

Valeureuse, qu'il savait y avoir relâché, à la suite de l'ouragan qui les avait séparés de lui; mais les brumes et les vents contraires l'en ayant empêché, il se dirigea sur la France, et entra à Brest au mois de février 1807, après une campagne de quinze mois. Il y apprit des nouvelles de ses vaisseaux; *l'Impétueux*, quoique parvenu à se faire un gouvernail, avait été forcé, par une division anglaise, de se jeter à la côte vers le cap Henry, et y avait été brûlé. *L'Eole* et *la Valeureuse* avaient été dépecés et vendus aux Américains. *Le Vétéran*, chassé par une division anglaise, qui lui coupait la route de Brest et celle de Lorient, s'était, au grand étonnement de tous les marins, réfugié dans la baie de Concarneau. *Le Patriote* et *le Cassard* gagnèrent plus tard, l'un le port de Brest, l'autre celui de Lorient.

Tel fut le sort de l'escadre aux ordres de l'amiral Willaumez. Le tort qu'elle fit au commerce anglais a été évalué de douze à quinze millions; il eût été beaucoup plus considérable, sans les contrariétés de toute espèce qu'elle éprouva dans sa longue navigation, et qui contrarièrent les plans de son chef. Sous le rapport militaire, on ne peut nier que cette escadre ne fût une des mieux conduites, et les Anglais eux-mêmes, ont, dans les écrits du temps, rendu cette justice à l'amiral Willaumez, en disant que, quoique la fortune n'eût pas secondé ses habiles combinaisons, il n'en avait pas moins occupé quatre escadres ennemies, toutes plus fortes que la sienne.

Au mois de mai 1808, Willaumez fut chargé d'aller prendre, à Brest, le commandement d'une escadre de neuf vaisseaux, trois frégates et trois corvettes. Cette escadre appareilla le 21 février de l'année suivante; l'amiral avait pour mission de débloquer une division qui était à Lorient, et de la réunir à la sienne; de surprendre, s'il

le pouvait, la division anglaise qui bloquait celle de Rochefort, et, après l'avoir dégagée, de la prendre aussi sous ses ordres, et de se rendre, avec les dix-huit vaisseaux qui auraient alors composé son armée, à la Martinique et à la Guadeloupe, qui, à cette époque, étaient menacées par les Anglais. Willaumez se rendit, en effet, sur les points indiqués par ses instructions, mais il les parcourut en vain; aucune de ces divisions ne le rallia. Se trouvant ainsi dans l'impossibilité de remplir sa mission, après avoir tenu la mer pendant quelque temps, il prit le parti d'aller mouiller en rade de l'île d'Aix.

En 1811, l'amiral Willaumez reçut l'ordre de se rendre en Hollande, pour y prendre le commandement d'une division de l'armée navale gallo-batave aux ordres de l'amiral de Winter. Le climat de la Hollande ne tarda pas à altérer la santé de Willaumez, et il y était depuis environ un an, lorsqu'il se vit forcé de solliciter son retour en France.

Ici se termine la carrière maritime de l'amiral Willaumez. Toutefois, sa vie n'en a pas moins été active; sans cesse occupé de tout ce qui peut contribuer aux succès et au perfectionnement de la marine, il a fait des essais et des modèles de constructions navales qui presque tous ont été adoptés, et qu'il a réunis dans un cabinet qui fait l'objet de la curiosité et de l'admiration des connaisseurs. Il est auteur d'un excellent *Dictionnaire de Marine*, qui est à sa troisième édition. En 1819, Willaumez a été nommé vice-amiral, grand-officier de la Légion-d'Honneur en 1828, et il est en ce moment président du conseil des travaux de la marine, poste honorable, où il apporte les résultats de sa longue expérience dans un art dont il a fait l'étude de toute sa vie.

FORBIN.

FORBIN

(CLAUDE),

[illegible], CHEF D'ESCADRE DES ARMÉES NAVALES, CHEVALIER DE [illegible].

Né à Gardane, en Provence, en [illegible] paroisse de Saint-Marcel, près Marse[illegible].

Forbin appartenait à une famille dont les membres se sont distingués dans l'Église, dans les emplois militaires et dans ceux de la magistrature.

Les premières années de sa vie furent remarquées par une violence et un emportement de caractère qui désolèrent ses parents; mais ces défauts n'étaient chez lui que les indices de la bravoure et de l'intrépidité par lesquelles il devait se distinguer plus tard.

C'est dans ses [illegible] que les historiens sont de saisir les premiers traits [illegible] [illegible] et nous allons [illegible] qui [illegible] [illegible].

[illegible] [illegible] [illegible] [

FORBIN.

FORBIN

(CLAUDE),

CHEF D'ESCADRE DES ARMÉES NAVALES, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

né à Sisteron, en Provence, en [illegible] au château de Saint-Marcel, près Marseille, le [illegible] 1653.

Forbin appartenait à une famille dont les membres se sont distingués dans l'Église, dans les emplois militaires et dans ceux de la magistrature.

Ses premières années de sa vie furent remarquées par une violence et un emportement de caractère qui effrayaient ses parents; mais ces défauts n'étaient que les indices de la bravoure et de l'intrépidité par lesquelles il devait se distinguer plus tard.

[illegible] intéressent de saisir [illegible] allons [illegible] qui l'[illegible]

[illegible]

FORBIN

(CLAUDE),

COMTE, CHEF D'ESCADRE DES ARMÉES NAVALES, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Gardane, en Provence, en 1656, mort au château de Saint-Marcel, près Marseille, le 4 mars 1733.

Forbin appartenait à une famille dont les membres se sont distingués dans l'Église, dans les emplois militaires et dans ceux de la magistrature.

Les premières années de sa vie furent marquées par une violence et un emportement de caractère qui effrayèrent ses parents; mais ces défauts n'étaient chez lui que les indices de la bravoure et de l'intrépidité par lesquelles il devait se distinguer plus tard.

C'est dans ses mémoires qu'il est intéressant de saisir les premiers traits de ce caractère bouillant et impétueux, et nous allons en extraire un passage qui le peindra tout entier.

« Un chien enragé, qui effrayait tout le voisinage, vint un jour sur moi, la gueule écumante; je l'attendis de pied ferme, et, lui présentant d'abord mon chapeau que je lui abandonnai ensuite, je le saisis par une jambe de derrière et je l'éventrai d'un coup de couteau,

en présence d'une foule de gens accourus pour me secourir. » Forbin avait alors dix ans.

Les éloges que lui méritèrent ce trait hardi, en exaltant son courage, le portèrent à des excès que ses parents se virent forcés de réprimer. Quelques actes de sévérité, quoique exercés avec justice, aigrirent le jeune Forbin à un tel point, qu'il s'enfuit un jour de la maison paternelle et se réfugia chez le commandeur de Forbin, son oncle, qui le reçut comme cadet à bord de la galère qu'il commandait. Ce fut dès lors sous le nom de *chevalier de Forbin* qu'il entra dans la marine.

On se doute bien qu'avec un caractère tel que celui que nous venons d'esquisser, Forbin ne sut pas se garantir des travers auxquels s'abandonnent volontiers les jeunes gens. Doué d'un esprit fin et naturellement porté à l'ironie, d'une figure charmante, d'une taille haute et d'une force physique extraordinaire, il abusa souvent de ces avantages, et des duels nombreux s'en suivirent. Forbin déplore lui-même, dans ses mémoires, ces désordres de sa jeunesse, et il en attribue la cause à l'oisiveté dans laquelle vivaient les gardes de la marine. Ses deux premières affaires n'eurent point de résultat fâcheux ; la troisième fut plus malheureuse. A la suite d'une querelle de jeu, il tua d'un coup d'épée le chevalier de Gourdon, son camarade.

La première campagne du chevalier de Forbin eut lieu en 1675. Il était embarqué sur l'une des galères de l'armée navale aux ordres du maréchal de Vivonne, et il assista au combat de Messine et au siége d'Agousta. Au retour de l'armée à Toulon, la compagnie des gardes de l'Étendard, dont Forbin faisait partie, ayant été réformée, il entra dans la compagnie de mousquetaires que commandait le bailli de Forbin, son oncle, lieute-

nant général. En 1676, il participa avec ce corps aux siéges de Bouchain, d'Aire et de Condé, que dirigeait Louis XIV en personne.

Entraîné par un goût invincible pour le service de mer, Forbin y rentra l'année suivante avec le grade d'enseigne de vaisseau. Après avoir été employé pendant deux ans, à Brest, à exercer les troupes de la marine, il passa à Rochefort, où il fut embarqué sur l'un des vaisseaux de l'armée commandée par le comte d'Estrées, avec laquelle il fit la campagne d'Amérique et de la Nouvelle-Espagne. Au désarmement de cette armée, Forbin se rendit à Toulon, où il s'embarqua sur le vaisseau que commandait le fils de Duquesne, dans l'armée aux ordres de son père, et avec lequel il participa aux deux bombardements successifs qu'essuya Alger pendant le cours de l'année 1683. Les preuves multipliées de courage et d'intrépidité qu'il donna dans ces campagnes lui méritèrent le grade de lieutenant de vaisseau. Ce fut en cette qualité qu'il s'embarqua à Rochefort, l'année suivante, sur le vaisseau chargé de conduire à Lisbonne le marquis de Torcy, qui s'y rendait comme ambassadeur extraordinaire.

En 1685, le chevalier de Forbin fut nommé major de l'ambassade envoyée auprès du roi de Siam. Les jésuites avaient persuadé à Louis XIV que ce prince était dans l'intention de se convertir au christianisme, si on lui en facilitait les moyens. Le chevalier de Chaumont fut désigné comme ambassadeur, et l'abbé de Choisy lui fut adjoint, ainsi qu'un certain nombre de missionnaires. La navigation fut heureuse, et six mois après son départ de Brest, l'ambassade débarquait à Siam. Elle y resta environ trois mois. Le roi ne se fit pas chrétien; mais au départ de M. de Chaumont il fit proposer au

[illegible] Forbin de rester auprès de lui avec le titre [illegible] d'*opra sac de son craam*[2], ou généralissime des [illegible]s de l'empire. Forbin y consentit, quoique avec repugnance. Il fut assez bien traité tant que ses services furent nécessaires aux vues de M. Constance, négociant grec, qui s'était élevé au rang de premier ministre du roi de Siam; mais les intrigues, la fourberie et enfin la haine de cet homme faillirent être funestes au chevalier, et ce ne fut qu'après avoir éprouvé pendant deux ans toutes les sortes de persécutions, qu'il parvint, à force de résolution et de présence d'esprit, à se tirer de cette position difficile.

Forbin revit la France en 1688. A son arrivée à Versailles il apprend que, par suite de l'emploi qu'il avait accepté auprès du roi de Siam, sans y avoir été autorisé par la cour, il avait été rayé des listes de la marine. Toutefois, cette disgrace ne fut pas de longue durée. Louis XIV voulut voir le chevalier de Forbin; il l'interrogea sur les circonstances de son voyage, sur le royaume de Siam, et il fut si satisfait de ses réponses qu'il ordonna au ministre de la marine, Seignelay, de le rétablir sur les états et de lui faire payer ses appointements pendant toute la durée de son absence.

La révolution qui précipita Jacques II du trône d'Angleterre occasionna, en 1689, une guerre qui offrit au chevalier de Forbin plusieurs occasions de se signaler. Il alla prendre à Dunkerque le commandement d'une frégate de seize canons, avec laquelle il fit une croisière dans la Manche. Rentré dans ce port, il en sortit, quelques mois après, avec Jean-Bart, qui commandait une frégate de vingt-quatre canons, escortant un convoi

(1) Qui a toutes les lumières et toute l'expérience pour la guerre.

destiné pour le port de Brest. Ils reçurent ensuite l'ordre de se rendre au Havre, pour y prendre un autre convoi qui avait la même destination. Arrivés par le travers de l'île de Wight, ils eurent connaissance de deux vaisseaux anglais de cinquante canons qui leur donnèrent la chasse. Après s'être concerté avec Jean Bart sur les moyens de sauver le convoi qui leur était confié, ils n'en virent pas d'autre que d'aborder ces deux vaisseaux et de tâcher de s'en rendre maîtres. A cet effet, ils arment à la hâte deux des plus gros bâtiments marchands, qu'ils chargent de canonner l'un des deux vaisseaux pendant qu'ils aborderont l'autre. Cette manœuvre reçut son exécution; le vaisseau commandant fut abordé par les deux frégates françaises; mais pendant qu'elles étaient dans le plus fort de l'action, les deux bâtiments qui devaient occuper l'autre vaisseau ayant quitté le champ de bataille, elles se virent prises entre deux feux. Le combat fut long et sanglant; mais enfin, obligées de céder à la supériorite de l'ennemi, elles amenèrent leur pavillon. Le chevalier de Forbin avait reçu six blessures et la moitié de son équipage avait été tuée. Jean Bart était blessé à la tête. Tous deux furent conduits à Plymouth. Entreprenants comme ils l'étaient, leur captivité ne pouvait être longue; aussi, à peine la nouvelle de leur affaire était-elle parvenue à la cour que Forbin y arrivait. Le ministre de la marine, en le voyant, lui témoigna son étonnement. « Eh! d'où venez-vous donc? lui demanda M. de Seignelay. — D'Angleterre. — Mais, par où diable avez-vous passé? — Par la fenêtre, monseigneur. » En effet, Jean Bart et lui s'étaient sauvés de leur prison en sciant les barreaux d'une des fenêtres et au moyen de leurs draps.

Présenté au roi, qui voulut entendre de sa bouche

les détails de son combat et de sa fuite des prisons d'Angleterre, il en reçut l'accueil le plus honorable. Mais ce n'était pas assez pour Forbin; il brûlait du désir de prendre sa revanche sur les Anglais, et il pria le roi de lui confier le commandement d'un vaisseau. Quelques jours après il fut nommé capitaine de vaisseau, et le roi lui accorda une gratification de quatre cents écus pour l'indemniser de ses pertes.

Forbin, lorsque le ministre l'informa de ces graces, lui témoigna son étonnement de ce que Jean Bart eût été oublié dans ces récompenses, et, non moins généreux que brave, il demanda à M. de Seignelay la permission de faire à ce sujet des représentations au roi. Le ministre, charmé de ces sentiments, lui procura une audience de Sa Majesté, dans laquelle Forbin, en le remerciant de ses bontés, lui exposa qu'il aurait désiré les voir s'étendre à Jean Bart, qui était son ancien au service, son commandant, et qui, dans leur dernier combat, n'avait pas moins mérité que lui. Louis XIV, peu habitué à s'entendre demander par ses courtisans des faveurs pour les autres, se tourna vers le marquis de Louvois et M. de Seignelai qui étaient à ses côtés, et leur dit: « Le chevalier de Forbin vient de faire une ac« tion bien généreuse, et qui n'a guère d'exemple à ma « cour. » Jean Bart fut fait capitaine de vaisseau et reçut la même somme que Forbin en gratification.

A son retour à Brest, Forbin, se trouvant sans emploi, arma en course la flûte *la Marseillaise*, avec laquelle il alla faire une croisière dans la Manche, où il s'empara de plusieurs bâtiments anglais richement chargés. Ce fut pendant cette campagne qu'affalé sur les côtes d'Irlande par une violente tempête, il se vit sur le point d'y faire naufrage; démâté de son grand mât, la majeure par-

tie de ses voiles emportées, son bâtiment coulait bas d'eau, et les matelots effrayés invoquaient tous les saints du paradis : « Mes enfants, leur criait Forbin, tous ces « vœux sont forts bons; mais sainte pompe, recom- « mandez-vous à sainte pompe; c'est elle qui vous sau- « vera, soyez-en sûrs. »

En 1690, Forbin commandait le vaisseau *le Fidèle* dans l'armée navale aux ordres du comte de Tourville, et il participa au combat qui eut lieu, le 30 juillet, à la hauteur de l'île de Wight, contre l'armée combinée anglaise et hollandaise. Au désarmement de ce vaisseau, Forbin eut ordre de se rendre à Dunkerque pour y prendre le commandement de *la Perle*, petite frégate de trente-deux canons, qui faisait partie d'une division de six frégates commandées par Jean Bart. Quoique bloqués par une forte escadre anglaise, ils parvinrent à sortir du port, et ils furent établir une croisière dans les mers du Nord, où ils firent un grand nombre de prises sur les Anglais et les Hollandais.

Au retour de cette campagne, Forbin se rendit à Versailles et Jean Bart l'y suivit de près. La cour était un pays tout neuf pour ce dernier; Forbin se chargea de l'y présenter. Il y fut, comme on le pense bien, un objet de risée pour les courtisans. Ses manières franches, et quelquefois brusques, faisaient contraste avec les formes élégantes qui distinguaient la cour la plus polie du monde; aussi le mot de Versailles était-il alors : *Allons voir le chevalier de Forbin qui mène l'ours.* Mais cet ours gagnait des batailles navales, et il contribuait plus à la gloire du grand roi que la foule dorée qui l'entourait.

Au combat de la Hougue (29 mai 1692), Forbin commandait un des vaisseaux de l'armée du comte de

Tourville. Placé au corps de bataille, il eut à soutenir le feu de plusieurs vaisseaux anglais, et il reçut une blessure très grave au genou. Son vaisseau fut du petit nombre de ceux qui échappèrent au désastre de l'armée française.

A la célèbre journée de Lagos (27 juin 1693), où le maréchal de Tourville prit sa revanche sur les Anglais, Forbin, qui commandait un des vaisseaux de l'avant-garde, contribua puissamment à la déroute du convoi, en s'emparant de quatre bâtiments dont trois furent brûlés à la côte.

En 1695 il commandait le vaisseau *le Marquis*. On mit sous ses ordres un vaisseau et quelques bâtiments légers, avec la mission de purger la Méditerranée des corsaires qui l'infestaient. Il fut ensuite chargé d'escorter un nombreux convoi destiné pour les ports du Levant. A la hauteur de Cérigo, il eut connaissance d'un vaisseau hollandais de soixante-quatre canons. De concert avec le vaisseau qui l'accompagnait, Forbin l'attaque, et ils parviennent à s'en emparer après un combat acharné de part et d'autre. Ce vaisseau, qui venait de Smyrne, avait à bord une cargaison estimée cinq cent soixante mille piastres. L'année suivante, Forbin accompagna le comte d'Estrées au siége et à la prise de Barcelone, et la paix ayant été signée en 1697, il fut chargé d'aller en porter la nouvelle en Sardaigne. Il commandait alors le vaisseau *le Trident*. A la promotion des chevaliers de Saint-Louis, qui eut lieu en 1700, Louis XIV, voulant récompenser d'une manière honorable et distinguée les services de Forbin, le reçut seul, dans sa chambre, avec les cérémonies accoutumées.

L'avénement du petit-fils de Louis XIV au trône d'Espagne (1700), sous le nom de Philippe V, fit éclater la

guerre, dite de la Succession, entre la France et l'Empire. Cet événement rappela Forbin aux combats. On mit sous ses ordres une division de bâtiments légers, et il fut chargé de croiser dans l'Adriatique, pour intercepter les secours en vivres que les villes situées sur le golfe, et particulièrement Venise, pourraient faire passer à l'armée du prince Eugène en Italie. La mission était difficile, et d'autant plus dangereuse dans son exécution que, la République étant en paix avec la France, il fallait la ménager et cependant l'empêcher de favoriser l'empereur. Forbin s'en tira en homme habile; il détruisit tous les bâtiments du commerce autrichien qu'il rencontra dans le golfe, intercepta un grand nombre de bâtiments vénitiens qu'il savait être chargés pour le compte de l'Autriche, et menaça même de brûler et détruire tous ceux qui ne seraient pas munis de patentes spéciales indiquant leur destination.

Ces mesures étaient si préjudiciables à l'empereur, qu'il ordonna à son ambassadeur à Venise d'armer, le plus secrètement possible, un bâtiment en état de combattre la division française et de la détruire, s'il se pouvait. L'ambassadeur, pour remplir sa mission, fit choix d'un vaisseau anglais de cinquante canons qui se trouvait dans le port, lequel devait être secondé par une frégate de vingt-six canons qui sortirait de Trieste. Forbin, instruit de cet armement, se dirige sur Venise et manœuvre de manière à n'y arriver que la nuit. Parvenu à l'entrée du port de Malamocco, il quitte son bâtiment avec cinquante hommes de son équipage, qu'il embarque sur ses chaloupes; il se rend à l'endroit où était amarré le vaisseau objet de son expédition; il y arrive, l'aborde, tue tout ce qui fait résistance, fait prisonnier le capitaine et quelques-uns de ses officiers, et

ırès avoir mis le feu à ce bâtiment, qui, sau-
lieu du port avec un fracas épouvantable, y
s lus grands dommages. Ce trait d'audace inti-
l énitiens au point que leur alliance avec l'An-
e e l'Autriche en fut troublée. Le bombardement
et l'incendie de Lourano, qui eurent lieu
emps après, rendirent Forbin si redoutable
iatique, que le souhait ordinaire que se fai-
ıt entre eux les capitaines allant à la mer, après s'être recommandés à saint Marc, était : *Iddio ci guardi* [1], *e del cavaglier di Forbino.* Forbin, à
ı r r à Toulon, reçut les témoignages les plus
urs de sa conduite pendant cette campagne.
ıt les années 1703 et 1704, il commanda succ-
ent les vaisseaux *le Téméraire* et *le Trident;* et
t ıployé à purger les mers du Levant des nombreux corsaires algériens qui y désolaient le commerce de toutes les nations.

Au commencement de l'année 1706, le chevalier de Forbin reçut l'ordre de désarmer à Toulon le vaisseau qu'il commandait et de se rendre à la cour. Le ministre lui annonça que le roi lui confiait le commandement d'une escadre de huit bâtiments, dont l'armement devait avoir lieu à Dunkerque. Forbin qui, en plusieurs circonstances, avait eu l'occasion de reconnaître combien était vicieux le système adopté dans les bureaux du ministère, de donner aux commandants d'escadres des instructions qui leur prescrivaient de point en point, et la route qu'ils avaient à tenir, et les opérations qu'ils devaient exécuter, sans qu'il fût possible de s'en écarter,

(1) Bollina est une espèce de météore, que les marins de l'Adriatique regardent comme le présage d'une tempête prochaine.

pria M. de Pontchartrain de lui donner plus de latitude, et, en lui indiquant le but de son expédition, de lui laisser le choix des moyens propres à la remplir. Le ministre, ne croyant pas pouvoir sortir de la règle ordinaire, consulta le roi qui répondit: « Le chevalier de Forbin a raison; il faut se fier à lui et le laisser faire. — *Vous êtes bien heureux*, lui dit le ministre; *il n'y a en France que M. de Turenne et vous qui ayez eu carte blanche.* » Forbin justifia complètement la confiance du monarque. Pendant ses deux campagnes de 1706 et 1707, il désola le commerce des Anglais et des Hollandais dans les mers du Nord, les poursuivit jusque sur les côtes du Danemarck et de la Russie, et prit, coula bas, où détruisit par le feu, plus de cent quatre-vingts bâtiments. En récompense de ces services, le roi l'éleva au grade de chef d'escadre et lui conféra le titre de comte.

Au mois d'octobre 1707, Forbin sortit du port de Brest avec Duguay-Trouin, à la tête de douze bâtiments de guerre. Arrivés à la hauteur du cap Lézard, ils eurent connaissance d'un convoi anglais de quatre-vingts bâtiments, escorté par cinq vaisseaux. Il l'attaquèrent, et l'eurent bientôt mis en déroute. De ces cinq vaisseaux, trois furent pris, un brûlé; le cinquième se sauva avec les débris du convoi (*Voyez* Duguay-Trouin).

En 1708, Louis XIV ayant résolu de faire une tentative sur l'Ecosse en faveur de Jacques III, ordonna l'armement à Dunkerque d'une flotte destinée à y transporter six mille hommes, commandés par le comte de Gacé, depuis maréchal de Matignon. Forbin fut choisi pour diriger et commander cette expédition. Aussi habile politique qu'intrépide homme de mer, Forbin, qui avait calculé toutes les chances de la mission qui lui était confiée, osa représenter au roi les nombreuses difficultés qui s'opposaient au succès d'une descente en

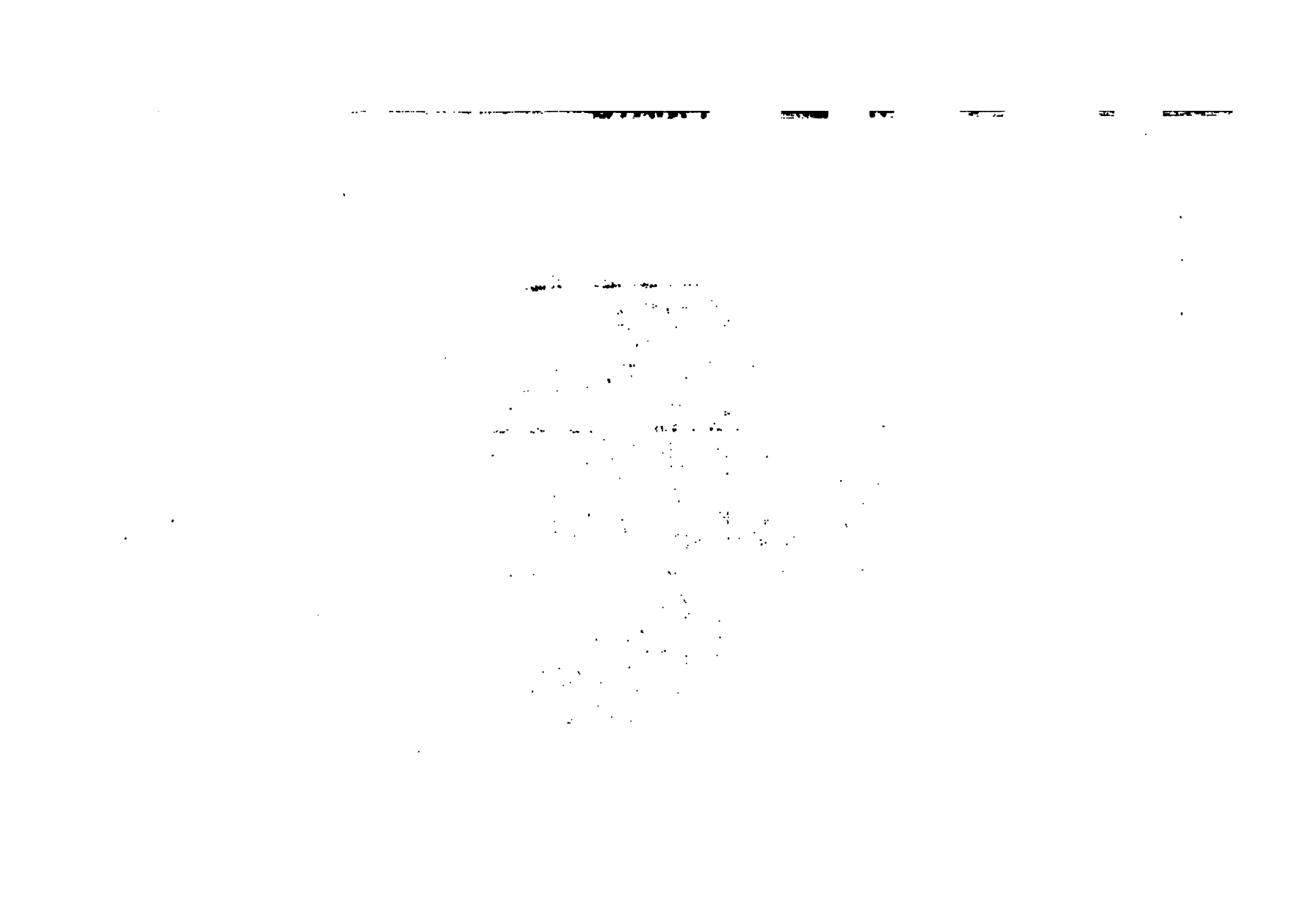
Ecosse, mais Louis XIV, esclave de la promesse qu'il avait faite au prétendant, voulut être obéi.

Trente bâtiments légers, escortés par cinq vaisseaux de guerre, et sur lesquels étaient embarquées les troupes, sortirent du port de Dunkerque au mois de mars 1708, et se dirigèrent sur les côtes d'Ecosse. Forbin se trouvait à environ trois lieues de l'entrée de la rivière d'Edimbourg, lorsque ses bâtiments chasseurs lui signalèrent une armée anglaise forte de trente-huit vaisseaux. La flotte française prit chasse, et les manœuvres du comte de Forbin furent si habiles, qu'il parvint à regagner le port de Dunkerque, trois semaines après en être sorti, n'ayant perdu qu'un seul de ses vaisseaux tombé au pouvoir des Anglais.

Lorsque Forbin reparut à la cour, à la suite de cette expédition, il y trouva les esprits aigris et divisés; la mésintelligence régnait entre les ministres de la guerre et de la marine qui s'attribuaient réciproquement l'insuccès de l'armement du comte de Forbin, et qui tous deux voulaient l'en rendre responsable. Les intrigues, les cabales et les menées sourdes qui eurent lieu à ce sujet, furent poussées à un tel point que Forbin, dont le caractère franc et loyal ne pouvait s'y plier, se décida à se retirer. Le vieux roi, mal conseillé, ne sut pas conserver à son service un homme qui était, à cette époque, l'un des plus fermes soutiens de sa gloire, et il consentit à sa retraite, qui cependant n'eut lieu qu'en 1710. Forbin se retira dans une maison de campagne près de Marseille, où il mourut le 4 mars 1733.

Forbin a rédigé des mémoires qui ont été publiés par Reboulet. Cet ouvrage est écrit de verve et avec facilité. La vivacité de la narration et la variété des événements en rendent la lecture intéressante et agréable.

BOURAYNE.



BOURAYNE

(CÉSAR-JOSEPH),

CAPITAINE DE VAISSEAU, BARON, COMMANDANT DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE L'ORDRE DE SAINT-LOUIS,

Né à Brest le 22 février 1768, mort en ce port le 5 novembre 1817.

Bourayne était fils d'un écrivain principal de la marine, au port de Brest. Il venait d'atteindre sa treizième année, lorsque son père le fit embarquer, comme volontaire, sur *l'Auguste*, que commandait Bougainville. Ce vaisseau faisait partie de l'armée navale sous les ordres du comte de Grasse, et, pour son début, le jeune Bourayne fit une campagne de deux ans et quelques mois, pendant laquelle il assista au combat de la Chesapeake (5 septembre 1781), à la prise de Saint-Christophe, aux actions qui eurent lieu, les 25 et 26 janvier 1782, dans la rade de la Basse-Terre et à l'île Saint-Christophe, ainsi qu'au funeste combat de la Dominique (12 avril 1782.)

La paix de 1783 ayant ramené *l'Auguste* à Brest, il y désarma. Bourayne alors s'embarqua sur la frégate *la Vénus*, avec laquelle il fit une campagne d'environ huit mois à la côte d'Afrique. Pendant le laps de temps qui s'écoula depuis la fin de 1784 jusqu'au mois de

septembre 1791, le jeune Bourayne fut embarqué successivement, comme volontaire, sur la flûte *la Nécessaire*, les frégates *la Vénus* et *la Méduse*, et fit diverses campagnes dans les mers de l'Inde, au Bengale, dans la mer Rouge, en Cochinchine, aux Philippines, et sur les côtes de Malabar. A bord du dernier de ces bâtiments, M. de Rosily, qui le commandait, lui confia la direction des montres marines.

Lors du désarmement de *la Méduse*, qui eut lieu, à l'Ile-de-France, au mois d'août 1791, Bourayne, qui, quoique n'étant encore que volontaire au service de l'Etat, réunissait déjà les connaissances théoriques et pratiques qui font le bon officier, s'embarqua, comme second lieutenant, sur le navire de commerce *la Jeune Créole*, avec laquelle il fit une campagne de huit mois à la côte Malabar. Il passa ensuite, comme premier lieutenant, sur *le Duc de Clarence*, destiné pour les mers de Chine et le Bengale.

Bourayne, ayant été fait enseigne de vaisseau au mois de janvier 1792, s'embarqua en cette qualité sur *l'Atalante*. Cette frégate, après avoir fait une croisière de quelques mois au vent de l'Ile-de-France, fut chargée d'escorter un convoi qui se rendait en Europe, et vint désarmer à Brest au mois de mars 1793.

Au réarmement de cette frégate, sous le commandement du capitaine de vaisseau Linois, Bourayne, qui avait été nommé lieutenant de vaisseau le 14 août 1793, s'y rembarqua, comme lieutenant en premier. Sortie de Brest le 10 avril 1794, *l'Atalante* se trouvait, le 3 mai suivant, entre les parallèles du 48° et 49° degré de latitude, et 16° de longitude, surveillant le passage d'un grand nombre de bâtiments attendus des Etats-Unis d'Amérique, lorsque, le 5, elle eut connaissance d'un

convoi escorté par deux vaisseaux de guerre anglais. L'un d'eux, *le Swiftsure*, de soixante-quatorze canons, lui donna la chasse. Les journées du 5 et du 6, pendant lesquelles régnèrent des calmes et de petites brises, se passèrent en manœuvres de part et d'autre, et ce ne fut que le 7, vers deux heures du matin, que le combat s'engagea. A quatre heures un quart, *l'Atalante*, criblée de boulets et coulant bas, se vit obligée d'amener son pavillon [1]. Dans cette action Bourayne fut grièvement blessé au bras et à la jambe gauche.

Après une captivité de près de dix-neuf mois, Bourayne rentra dans sa patrie. Ayant été nommé capitaine de frégate au mois de mars 1796, il passa, comme second, sur le vaisseau *le Redoutable*, que commandait Moncousu, et il fit avec ce bâtiment la campagne d'Irlande, et celle de l'armée navale aux ordres de l'amiral Bruix. Lorsqu'au mois de mars 1800, Moncousu prit le commandement du vaisseau *le Républicain*, il y fit aussi embarquer Bourayne, qui depuis quatre ans était son compagnon inséparable, et dont il appréciait le zèle et les talents.

Au mois de juin de la même année, Bourayne reçut l'ordre de prendre le commandement de *la Fidèle*. Pendant les deux années qu'il commanda cette frégate, il fut employé à diverses missions, et, en 1801, il fit partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Villaret, et destinée à la conquête de Saint-Domingue.

Dans l'automne de 1803, la frégate anglaise *la Minerve*, en venant reconnaître de trop près le port de Cherbourg, s'échoua sur les rochers qui formaient les fondements de la digue qu'on élevait alors pour en fer-

(1) Voir la notice sur l'amiral Linois.

mer la rade. Tous les efforts de son capitaine pour la remettre à flot furent inutiles. Canonnée par deux forts qui en étaient à portée, attaquée par une division de la flottille qui se trouvait en ce port, mais plus particulièrement par deux chaloupes canonnières, elle fut contrainte de se rendre. Les circonstances de la prise de cette frégate lui firent donner le nom de *la Canonnière*. Bourayne en prit le commandement au mois de juillet 1803. Il en était pourvu depuis près de deux ans et demi, et, pendant cet intervalle, il avait été promu au grade de capitaine de vaisseau (septembre 1803), lorsqu'il reçut l'ordre de se rendre à l'Ile-de-France, pour se ranger sous le pavillon du contre-amiral Linois.

La Canonnière appareilla de Cherbourg le 14 novembre 1805, et le 25 février de l'année suivante, elle mouillait en rade de l'Ile-de-France. A cette époque, la division de l'amiral Linois était en croisière dans les parages du cap de Bonne-Espérance, et, conformément à ses instructions, Bourayne mit immédiatement à la voile pour l'y rejoindre.

Le 21 avril 1806, *la Canonnière* se trouvait par 32° 43′ de latitude sud, et 26° 34′ de longitude est, et environ à six lieues dans le nord-ouest du cap Natal, lorsqu'à six heures du matin les vigies signalèrent un grand nombre de bâtiments. Bourayne alors manœuvra pour s'en rapprocher, et bientôt il reconnut que c'était un convoi de la Compagnie anglaise des Indes. On en compta treize, parmi lesquels on distinguait deux vaisseaux de guerre. A dix heures, l'un, *le Tremendous*, de soixante-quatorze canons, se détacha du convoi, pour se porter au-devant de *la Canonnière*, à laquelle il fit des signaux de reconnaissance, dès qu'il la crut à portée de

les apercevoir, et aussitôt il lui donna la chasse. Tout en manœuvrant pour éviter un ennemi aussi supérieur en force, Bourayne employait à bord tous les moyens possibles pour se procurer une marche plus avantageuse; mais ce fut inutilement; le vaisseau avait sur lui une telle supériorité, qu'à trois heures quarante minutes il se trouvait dans les eaux de *la Canonnière*, à une petite portée de canon. Après avoir hissé son pavillon et sa flamme, Bourayne commença à tirer sur *le Tremendous* avec ses canons de retraite. Celui-ci, à son tour, hissant ses couleurs, répondit par ses canons de chasse, et le feu continua ainsi assez vivement jusqu'à quatre heures, sans qu'il en résultât aucune avarie majeure de part ni d'autre. A ce moment, le vaisseau étant parvenu à une très petite distance de *la Canonnière*, Bourayne manœuvra pour engager le combat. Il vint rapidement au plus près, babord amures, pour tâcher de gagner le vent, mais le vaisseau ayant exécuté la même manœuvre, avec célérité, il conserva sa position au vent, par le travers, un peu en arrière de la frégate, ce qui donna à cette dernière celle de joue sous le vent. Bourayne, profitant habilement de cette position, qui, à tout prendre, n'était pas mauvaise, mit subitement en ralingue, et envoya toute sa bordée au vaisseau, qui probablement n'était pas préparé à un combat sérieux, car il ne riposta que par quelques coups de canon; mais *la Canonnière* continua son feu avec la plus grande vivacité.

Cependant *le Tremendous* reprit bientôt ses avantages; artillerie, mousqueterie, tout tonne à la fois. En un moment la frégate se trouve sous une pluie de boulets et de projectiles; ses voiles sont criblées, son gréement haché; les boulets traversent sa batterie d'un bord

à l'autre; le mât d'artimon et le grand mât sont presque coupés, mais heureusement ils restent debout. Une volée, tirée à mitraille des canons de gaillard de la frégate, fait taire la mousqueterie du vaisseau; les canonniers français, pointant avec la plus grande justesse, font voler les éclats sur toute sa surface; par de continuelles oloffées la frégate le bat en écharpe; bientôt son avant est entièrement dégréé; ses focs tombent à la mer; son petit mât de perroquet est coupé; sa grande vergue est fracassée en plusieurs endroits; ses écoutes, ses amures volent en pantenne; enfin, après une heure et demie d'engagement, le petit mât de hune du *Tremendous*, coupé au-dessus du chouque, tombe avec fracas, et ce vaisseau se trouve presque entièrement désemparé. Alors les cris *A l'abordage! à l'abordage!* retentissent de toutes parts à bord de *la Canonnière;* mais le commandant Bourayne, ne jugeant pas cette manœuvre praticable dans la situation où il se trouvait, ne crut pas devoir répondre à cet élan de son brave équipage; cependant, il profita de l'état de délabrement du vaisseau pour le dépasser. *La Canonnière* alors vint tout au vent, et lui envoya une volée en enfilade sur son avant; mais en exécutant cette manœuvre, elle ne put éviter la bordée qu'il lui tira presque en poupe. Désormais *le Tremendous,* que ses avaries faisaient tomber sous le vent, aurait en vain cherché à se rapprocher de la frégate; il fut obligé de l'abandonner et de se replier sur son convoi. Ainsi se termina un combat aussi glorieux pour Bourayne, que honteux pour son adversaire, qui avait sur lui une si grande supériorité[1].

(1) Le brillant combat de *la Canonnière* contre *le Tremendous* a fourni à M. Crépin le sujet des deux tableaux qu'on peut voir au ministère de la marine.

A peine *la Canonnière* était-elle débarrassée du vaisseau, qu'elle se vit obligée de faire les préparatifs d'un nouveau combat. Un bâtiment, qui avait l'apparence d'une grande frégate, se dirigeait à pleines voiles sur elle, et bientôt il se trouva au vent, à portée de canon. Bourayne alors se disposa à recevoir ce nouvel adversaire. Ce bâtiment, qu'on reconnut à ce moment être un vaisseau de la Compagnie, venant tout à coup au lof, envoya à la frégate sa bordée de tribord; puis, virant lof pour lof, fit feu de sa batterie de babord, et, se couvrant ensuite de voiles, s'enfuit vent arrière. Bourayne, voyant que l'intention de ce bâtiment n'était pas de tenter un engagement sérieux, ne daigna pas lui répondre.

Maître enfin du champ de bataille, et ayant vu fuir devant lui deux vaisseaux, dont un était fort maltraité, Bourayne dut songer à réparer ses avaries; elles étaient si considérables que quarante-huit heures de calme suffirent à peine pour cette opération. *La Canonnière* eut dans cet engagement quatre hommes tués et vingt-cinq blessés, dont sept très grièvement. *Le Tremendous* eut quatre-vingt-un hommes tués; son mât de misaine, percé de treize boulets, tomba quelques jours après.

D'après le rapport du commandant Bourayne, que nous avons sous les yeux, on ne peut se figurer l'ardeur et l'intrépidité que déployèrent les officiers et l'équipage de *la Canonnière*, pendant la durée de cette action, et elles étaient portées à leur comble lorsque *le Trémendous* abandonna le champ de bataille. « Il ne s'agissait « plus alors, dit-il, de soustraire la frégate au vaisseau « ennemi, ni de le forcer à la retraite; ils aspiraient à le « prendre, et les cris *A l'abordage!* qui se firent entendre

« à plusieurs reprises, témoignaient assez de cette in-« tention. »

Mais ce que le commandant Bourayne n'a pu dire et que nous tenons d'un des officiers de son état-major[1], c'est le sang-froid dont lui-même a fait preuve dans cette action; nous nous contenterons d'en citer deux traits. Pendant le combat, un boulet vient frapper l'une des cornes de son chapeau et le fait tourner sur sa tête : « Apparemment, dit-il, ces b.....-là ne me trouvent pas bien brassé. » Et il rétablit son chapeau dans la position qu'on appelle carrée. Dans un autre moment, Bourayne était près d'une caronade, sa longue-vue à la main, observant ce qui se passait à bord du vaisseau anglais; la caronade, frappée par un boulet, vole en éclats, blesse plusieurs hommes et le renverse lui-même sur le pont. On le crut tué; on court à lui; mais, se relevant aussitôt et montrant sa longue-vue qu'il n'avait point quittée, « Elle n'est pas cassée, » dit-il.

Après avoir réparé à la mer ses avaries les plus majeures, le commandant Bourayne se dirigea sur le cap de Bonne-Espérance, espérant y rallier la division du contre-amiral Linois. Le 29 avril 1806, dix jours après son combat, *la Canonnière* mouillait à False-Bay. Le pavillon hollandais flottait sur les forts, et à bord des bâtiments qui se trouvaient en rade. Bourayne, suivant l'usage, envoie à terre un canot avec un officier chargé d'aller saluer le gouverneur de sa part; mais à peine le canot a-t-il abordé que les batteries de la côte, arborant tout à coup le pavillon anglais, couvrent la frégate de bombes et de boulets. Bourayne, quoique la brise fût

(1) M. De la Rouvraye, aujourd'hui capitaine de frégate.

faible, coupe son câble, appareille avec la plus grande célérité, et parvient à sortir de la baie. Il fit alors route pour l'île Bourbon, où il arriva le 27 mai suivant. Il y prit quelques vivres, et fit à sa frégate les réparations les plus urgentes. Le gouverneur de l'Ile-de-France, n'ayant pas en ce moment les moyens de faire faire à *la Canonnière* toutes celles qui lui étaient nécessaires, donna l'ordre au commandant Bourayne de se rendre à cet effet aux îles Philippines.

En effet, les prévisions du général Decaen se réalisèrent, et quoiqu'à cette époque l'Espagne laissât cette colonie dans un grand dénuement, le capitaine-général de Manille s'empressa de mettre à la disposition du commandant Bourayne tous les approvisionnements qui lui étaient nécessaires, et tous les moyens qui se trouvaient en son pouvoir, en sorte que, quatre mois après, *la Canonnière* se vit en état de reprendre la mer.

Ce fut alors que s'offrit au commandant Bourayne l'occasion de reconnaître la généreuse hospitalité qui lui avait été offerte. Les îles Philippines, et plus particulièrement Manille, se trouvaient alors dans une grande disette de numéraire. Depuis trois ans, la colonie n'avait reçu aucun subside du Mexique, et elle y avait en dépôt des sommes considérables, dont l'arrivée était pour elle d'une extrême importance. Dans cette position, le capitaine-général et le tribunal de commerce de Manille s'adressèrent au commandant de *la Canonnière*, en le priant de se rendre à Acapulco, pour y réclamer les sommes destinées à la colonie. Bourayne y consentit avec empressement. Il appareille de Manille au mois d'avril 1807, et entre à Acapulco le 20 juillet suivant. Il y prend le galion, ainsi qu'un vaisseau de la Compagnie royale espagnole, qui se rendaient à Lima,

les escorte, en les faisant passer, quoiqu'à contre-mousson, par le nord des îles Luçon, et, après les avoir mis hors des parages où ils pouvaient être rencontrés par les Anglais, il les quitte, pour retourner à Acapulco. Là il embarque sur sa frégate trois millions de piastres fortes, qu'il rapporte à Manille, où il entre au mois de décembre de la même année, après huit mois d'absence, et ayant échappé presque miraculeusement aux nombreux croiseurs anglais, qui, instruits de sa mission, l'attendaient sur les côtes de l'île de Luçon.

Le service rendu à la colonie par le commandant Bourayne était immense; le capitaine-général et le commerce, ne sachant comment lui en témoigner leur reconnaissance, envoyèrent à son bord une députation chargée de lui offrir une somme de trente mille piastres (cent cinquante mille francs) qu'ils le priaient de vouloir bien accepter. Bourayne refusa cette offre, en disant qu'on ne récompensait point un officier français avec de l'argent. Il ajouta qu'il était trop heureux d'avoir pu être utile à une colonie appartenant à une puissance alliée de la France, et il demanda seulement une lettre qui constatât qu'il avait honorablement rempli la mission dont il avait cru devoir se charger. On pense bien que cette lettre lui fut envoyée. Le désintéressement de Bourayne dans cette circonstance, est d'autant plus noble qu'il était sans fortune, et qu'il avait même été obligé, pour remplir la mission dont il s'agit, de contracter des engagements qui furent acquittés par sa famille avant son retour en France.

En quittant Manille, *la Canonnière* fit route pour l'Ile-de-France, où elle arriva au mois de juillet 1808. Depuis quelque temps les croiseurs anglais désolaient le commerce de cette colonie, en interceptant tous les bâtiments qui avaient cette destination. La frégate *le*

Laurel, expédiée du cap pour cette mission, avait fait un grand nombre de prises. Au mois de décembre 1808, le capitaine-général Decaen ordonna au commandant Bourayne d'établir une croisière dans les parages de l'île, et de tâcher de s'emparer de cette frégate. La commission était en bonnes mains. *La Canonnière* sort du port le 11 septembre au soir, se dirigeant dans l'aire de vent où la frégate anglaise avait été signalée au coucher du soleil. La nuit et la matinée du lendemain ayant été employées en recherches infructueuses, elle se rapprochait du mouillage dans l'après-midi du 12, lorsque ses vigies découvrirent deux bâtiments courant babord amures et serrant le vent. L'un fut reconnu pour parlementaire français; l'autre était la frégate ennemie. Vers six heures, *la Canonnière* se trouvant assez élevée, prit les amures à tribord. *Le Laurel* alors fit des signaux de reconnaissance, hissa en même temps son pavillon, et cargua sa grande voile. Bourayne imita sa manœuvre; mais voyant qu'il ne pouvait lui passer au vent, il laissa arriver pour ranger la frégate à portée de pistolet.

Il était six heures, quand *la Canonnière* engagea le combat. *Le Laurel* riposta d'abord d'une manière assez vive; mais reconnaissant bientôt son infériorité, et voulant profiter de sa position au vent, elle laissa porter, pour passer en poupe de *la Canonnière*, afin de lui envoyer sa volée. Bourayne, qui avait jugé son intention, manœuvra plus promptement qu'elle, lui présenta le côté, et lui envoya une bordée qui la désempara totalement. Le calme qui survint, et les courants qui éloignèrent les deux frégates, ne permirent pas au commandant Bourayne de distinguer si *le Laurel* avait amené; mais, à sept heures et demie, à l'aide d'une petite brise, *la Canonnière* étant parvenue à la serrer à une

portée de pistolet, en la tenant par babord, Bourayne fit héler le commandant anglais pour lui demander s'il avait amené. N'en recevant point de réponse, il lui envoya toute sa volée, à laquelle il ne riposta pas. Il devenait évident que la frégate anglaise était hors d'état de manœuvrer et de continuer le combat; Bourayne alors fit cesser le feu, et, la joignant de plus près encore, il renouvela sa demande. La réponse, cette fois, ayant été affirmative, le commandant de *la Canonnière* envoya un canot à bord du *Laurel* pour l'amariner, et il mouilla avec sa prise en rade du port Napoléon, le 13 septembre au soir.

Le Laurel portait vingt-deux canons de neuf en batterie, six caronades de dix-huit, et quatre canons de six sur les gaillards.

Dans cet engagement, *la Canonnière* eut cinq hommes tués, et dix blessés plus ou moins grièvement.

Le commerce de l'Ile-de-France, voulant donner au commandant Bourayne une marque particulière de sa gratitude, pour le service qu'il venait de rendre à la colonie par la prise du *Laurel*, lui fit hommage d'une paire de pistolets de prix. Sur la boîte qui les contenait étaient gravés ces mots :

Le commerce de l'Ile-de-France
à monsieur Bourayne, capitaine de vaisseau.
22 septembre 1808.

Le capitaine-général Decaen, en autorisant le commandant Bourayne à accepter ce témoignage de la reconnaissance des négociants de l'Ile-de-France, lui écrivait une lettre dans laquelle il lui exprimait toute son admiration de sa belle conduite en cette circonstance.

Environ cinq semaines après ce combat, *la Canonnière* et *le Laurel*, ayant reçu les réparations qui leur étaient nécessaires, appareillaient de l'Ile-de-France. Après une campagne d'environ sept mois, pendant lesquels il avait parcouru les mers de Chine, les côtes de Java, de Madagascar, et fait un tort considérable au commerce anglais dans ces parages, Bourayne rentra au port Napoléon, au mois de mai 1809. *La Canonnière* ayant été désarmée et cédée au commerce, elle prit le nom de *la Confiance*. Bourayne, qui se trouvait dès lors sans emploi, prit passage sur ce bâtiment pour revenir en France; mais rencontré à la mer, le 10 février 1810, par un vaisseau anglais, il fut pris et conduit en Angleterre. On conçoit facilement le chagrin que dut éprouver Bourayne de se voir fait prisonnier, sans combat, sur la même frégate devant laquelle avait fui naguère un vaisseau de soixante-quatorze; mais alors c'était *la Canonnière*, et maintenant ce n'était plus qu'un bâtiment du commerce.

Bourayne ne revint en France qu'au mois de mai 1814. Pendant sa captivité il avait été fait baron de l'Empire, avec une dotation de quatre mille francs, par lettres-patentes du 15 août 1810.

Le 21 juillet 1814, le roi Louis XVIII le créa chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis.

Au mois d'août de la même année, il fut nommé major-général de la marine à Brest, et, pendant l'exercice de ces fonctions, il remplit celles de préfet maritime par intérim.

Le baron de Bourayne est mort en activité de service, à Brest, le 5 novembre 1817; à cette époque, il comptait près de trente-cinq ans de services actifs dans la marine militaire.

Il a laissé deux fils; l'aîné (César-Alexandre-Marie),

qui a hérité du titre de son père, est en ce moment lieutenant de frégate; le second est avocat à Brest. Le commandant Bourayne a aussi laissé deux filles, dont l'aînée a épousé M. Dubourquois, lieutenant de vaisseau, aujourd'hui en retraite.

M. Bourayne, commissaire de l'inscription maritime à Paimpol, et le lieutenant de vaisseau du même nom, actuellement en retraite, sont frères du capitaine de vaisseau Bourayne.

DECRÈS.

DECRES

(DEVIS).

[illegible]

[illegible]

L'[illegible] Decres, [illegible]
[illegible]
[illegible]
[

DECRÈS.

DECRÈS

(DENIS),

DUC, VICE-AMIRAL, INSPECTEUR GÉNÉRAL DES CÔTES DE LA MÉDITERRANÉE, GRAND'CROIX DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, MINISTRE DE LA MARINE,

Né à Chaumont (Haute-Marne) le 18 juin 1761, mort à Paris le 7 décembre 1820.

L'éducation que reçut Decrès, son goût et les exemples de la famille distinguée à laquelle il appartenait, décidèrent sa vocation pour le service de mer, et il y entra, à l'âge de dix-sept ans, comme aspirant garde de la marine. Nommé garde de la marine au mois de juillet 1780, il fut embarqué sur *le Richemont*. Cette frégate, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres du comte de Grasse, participa à tous les combats que cette armée eut à soutenir. A celui du 12 avril 1782, dans les Antilles, et dont l'issue fut si malheureuse, on remarqua un garde de la marine qui, dans un canot, et sous le feu de la flotte anglaise, porta une remorque au vaisseau *le Glorieux*, démâté de tous ses mâts, et le tira du danger auquel il était exposé ; c'était le jeune Decrès. Le grade d'enseigne fut la récompense de ce trait de bravoure. Embarqué en cette qualité sur *la Nymphe*, il

assista au combat du 18 février 1783, dans lequel cette frégate, de concert avec *la Cybèle* et *l'Amphitrite*, s'empara du vaisseau anglais *l'Argo*.

Promu au grade de lieutenant de vaisseau en 1786, il passa sur *l'Alouette*. Détaché de cette frégate sur la goëlette *la Nymphe*, Decrès fut chargé de diverses missions particulières, pendant un laps de temps de trois années consécutives. L'une de ces missions avait pour objet de constater la réalité des lacs de bitume de la Trinité espagnole. Le journal des opérations relatives à cette exploration, valut à cet officier les témoignages de satisfaction du maréchal de Castries, alors ministre de la marine. Au mois de février 1791, Decrès s'embarqua sur *la Cybèle* comme major-général de la division de frégates commandée par M. de Saint-Félix, et destinée pour les Indes-Orientales.

L'année suivante, cette division, croisant en vue de la côte Malabar, eut connaissance qu'un bâtiment du commerce français, pris par les Marattes, était mouillé sous la protection du fort Coulabo. Decrès proposa à l'amiral d'enlever ce bâtiment à l'abordage, et de se charger de cette expédition. M. de Saint-Félix y ayant consenti, il arma trois canots de la frégate, et, à la nuit tombante, il se dirigea sur la côte. Parvenu auprès du bâtiment, il saute à bord avec ses marins, tue ou jette à la mer environ cent cinquante Marattes qui s'y trouvaient, et le ramène en triomphe au milieu de la division. Au mois d'octobre 1793, l'amiral chargea Decrès d'aller en Europe pour rendre compte au gouvernement de la situation de l'Ile-de-France, et solliciter des secours qu'il devait y ramener; il s'embarqua sur la frégate l'*Atalante*, et arriva à Lorient le 10 février 1794. A son débarquement, il apprend que, promu au grade de capitaine de

vaisseau au mois de janvier 1793, il avait été destitué peu de temps après comme noble, par mesure de *sûreté générale*. Arrêté presque aussitôt, il est conduit à Paris par la gendarmerie. Assez heureux pour échapper à la proscription dont il était menacé, il se retira près de sa famille, dans le département de la Haute-Marne, où il vécut ignoré jusqu'au mois de juin 1795, époque à laquelle il fut réintégré dans son grade, et quelques mois ensuite nommé au commandement du *Formidable*, qu'il conduisit de Toulon à Brest.

Promu au grade de chef de division en 1796, il fut, au mois d'avril 1798, élevé à celui de contre-amiral. Commandant en cette qualité l'escadre légère de l'armée navale aux ordres de l'amiral Brueys, il arbora son pavillon sur la frégate *la Diane*. A l'attaque de Malte, chargé de favoriser le débarquement des troupes, il soutint un engagement très vif avec les galères de l'île, et se trouva même assez dangereusement compromis sous le feu du fort la Valette. Decrès était placé à l'arrière-garde de la ligne au combat d'Aboukir, il essuya pendant plus de deux heures et demie le feu des vaisseaux anglais; *la Diane* eut son grément criblé et perdit toutes ses ancres. Pendant l'action, il porta successivement son pavillon sur *le Mercure* et sur *l'Heureux;* mais ces vaisseaux se trouvant, en raison de leurs avaries, hors d'état de combattre, Decrès revint à bord de sa frégate. On connaît l'issue de ce combat.

Le petit nombre de bâtiments qui échappèrent au désastre d'Aboukir se réfugièrent à Malte; Decrès s'y rendit avec sa frégate. Bientôt toutes les forces anglaises se réunirent devant ce port et en formèrent le blocus. Le général Vaubois, son compatriote, y commandait en chef; il chargea l'amiral du commandement des avant-

postes. Pendant dix-sept mois, la constance des troupes et celle de leurs généraux soutint les assauts réitérés des Russes et des Napolitains; mais au mois de mars 1800, les forces françaises se trouvèrent resserrées dans les murs de la cité la Valette, le reste de l'île étant tombé au pouvoir de l'ennemi. Cette situation était d'autant plus difficile que les vivres devenaient très rares, et que le nombre des malades augmentait chaque jour. Decrès, pour diminuer autant que possible la détresse de la ville, prit la résolution de sortir avec *le Guillaume-Tell*, à bord duquel il fit embarquer mille hommes et environ deux cents malades. Cette mesure, concertée avec le général Vaubois, avait pour but de ırder la reddition de la place; mais, pour l'exécuter, il ıllait affronter des périls certains. Deux vaisseaux anglais étaient mouillés dans la baie de Marsa-Sirocco, la côte orientale de l'île de Malte, trois autres l'éta ınt la Valette, deux frégates et plusieurs corvettes louvoyaient à une petite distance. Malgré ces obstacles, Decrès appareilla le 29 mars, à onze heures du soir, environ une heure après le coucher de la lune. A peine était-il sous voiles que les postes de terre occupés par les Anglais firent feu sur lui de toutes parts.

Le lendemain matin vers une heure, il fut joint par la frégate *la Pénélope*, de quarante-quatre canons. Elle commença à tirer en chasse sur *le Guillaume-Tell*, et continua de le poursuivre, quoiqu'il ripostât avec ses canons de retraite, dont plusieurs l'atteignirent. La crainte de retarder sa marche, et d'être joint par les vaisseaux anglais qu'on apercevait à l'horizon, ne permit point à Decrès de manœuvrer pour combattre la frégate; mais, malgré ses efforts pour échapper à un ennemi si supérieur en forces, à cinq heures du matin il se trouva

à la portée du canon du vaisseau *le Lion*, de soixante-quatre. Alors le combat s'engagea; il durait depuis trois quarts-d'heure, lorsque l'amiral Decrès donna l'ordre au capitaine Saunier de tenter l'abordage. On sait combien cette manœuvre est difficile et dangereuse de vaisseau à vaisseau; cependant deux fois elle fut exécutée, et elle réussissait la seconde, si les deux vaisseaux ne se fussent dégagés spontanément, lorsque déjà les Français amarraient le grément. *Le Lion* était tellement maltraité qu'il fut obligé de fuir vent-arrière; mais *le Foudroyant*, de quatre-vingt-six, étant venu prendre part au combat, *le Guillaume-Tell* se vit contraint de prêter côté à ce nouvel adversaire. L'action qui s'engagea dura près d'une heure avec le plus grand acharnement. Pendant ce temps *le Lion*, qui avait réparé ses plus grosses avaries, revint de nouveau à la charge. Decrès alors tenta de renouveler contre *le Foudroyant* la manœuvre qu'il avait essayée vainement contre *le Lion;* mais ce vaisseau évita constamment l'abordage. Depuis ce moment *le Guillaume-Tell* eut à combattre deux vaisseaux et une frégate; le feu prit plusieurs fois dans ses hauts. Démâté d'abord de son mât d'artimon, ensuite de son grand-mât, le gaillard d'arrière se trouva encombré de débris, ce qui rendait la manœuvre de l'artillerie extrêmement difficile, et bientôt la chute du mât de misaine vint encore aggraver cette position. Une explosion de gargousses, qui eut lieu au même moment sur la dunette, renversa l'amiral Decrès du banc de quart sur lequel il était monté. Il était alors neuf heures et demie, et le combat avait commencé à une heure du matin. La résistance opiniâtre que *le Guillaume-Tell* avait opposée à trois bâtiments ennemis était suffisante pour la gloire du pavillon; il fut amené. L'amiral Decrès était couvert de blessures, le capitaine

Saunier, ainsi que plusieurs de ses officiers, ıt dans le même état, et près de la moitié de avait été tué ou blessé.

Les glais n'avaient pas moins souffert dans ce combat, car *taP énélope* seule se trouva en état d'amariner *le Guillaume-Tell* et de le remorquer jusqu'à Syracuse. Ce fut à grand' peine que *le Lion* et *le Foudroyant* atteignirent Minorque, où ils relâchèrent coulant bas d'eau; et leur mâture fort endommagée. Le *Chronicle Naval*, en rendant compte de ce combat, s'exprimait ainsi : « *The hottest action that probably was ever maintened by an ennemy's schip opposed to those of his majesty.* » (C'est peut-être l'action la plus chaude que jamais bâtiment en nmi ait soutenue contre ceux de Sa Majesté Britannique.) Cette glorieuse résistance valut à l'amiral Decrès une récompense qui était alors l'objet de l'ambition des plus braves; il reçut un *sabre d'honneur* des mains du premier consul Bonaparte.

A son retour d'Angleterre, il fut nommé à la préfecture maritime de Lorient; il passa ensuite au commandement de l'escadre de Rochefort, et, au mois d'octobre 1801, il se vit placé, comme ministre, à la tête du département de la marine. Ce poste était difficile dans la position où se trouvait notre marine à cette époque; Decrès y apporta, non-seulement l'activité dont il était doué, mais aussi cette force d'esprit et de caractère qui soutient les hommes publics contre les obstacles sans cesse renaissants, qu'opposent au succès de leurs plans et de leurs entreprises la fortune, les éléments, et souvent aussi les fautes d'autrui. Ministre d'un homme hardi dans ses conceptions, il eut de grandes choses à exécuter. Les travaux gigantesques du port de Cherbourg, ceux faits à New-Deep et à Flessingue, la création de

l'arsenal et des chantiers d'Anvers, l'amélioration des établissements maritimes depuis l'Adriatique jusqu'à la mer, l'expédition de Saint-Domingue, la construction et la réunion des milliers de bâtiments de la flottille de Boulogne, tels furent les fruits de son long ministère, et tels sont les témoins qui déposeront de l'activité persévérante de celui qui a, sinon conçu, au moins dirigé ces immenses opérations. Toutefois Decrès n'eut point à se féliciter de la faveur des circonstances; chargé pendant treize années d'une administration difficile, il eut constamment à lutter contre la fortune qui, chaque jour, amenait de nouveaux désastres. La perte de plusieurs grandes batailles navales, la prise de quelques-unes de nos colonies, et l'insuccès de diverses expéditions, offrirent à ses détracteurs des occasions de blâme et de censure qu'ils ne laissèrent point échapper[1]. Mais sans entrer ici dans une polémique qui tendrait à disculper ce ministre des imputations dont il a été l'objet, il faut reconnaître qu'en résultat il a procuré à la marine un notable accroissement de forces. En effet, à son avénement au ministère, en 1801, elle se composait de cinquante-cinq vaisseaux et quarante et une frégates. Dans

(1) On a fait un reproche à Decrès, comme à tous les ministres de Bonaparte, de leur obéissance à toutes ses volontés; mais en supposant que ce reproche fût juste à l'égard de quelques-uns d'eux, est-il donc aussi facile qu'on le croit communément de combattre et de vaincre les volontés des souverains? Napoléon, par fierté, et peut-être aussi par la conviction qu'il avait de sa supériorité, ne souffrait que difficilement les conseils. Souvent aussi il ne consultait que sa seule volonté, et ses ministres ne connaissaient ses résolutions qu'en recevant l'ordre de les exécuter. Telle était, et telle sera toujours la position des ministres, dans une monarchie où le souverain gouverne par soi-même, et surtout encore quand ce souverain, ainsi que Napoléon, n'aura dû le trône qu'à l'ascendant de son génie ou à son épée.

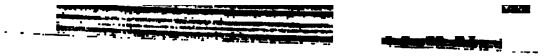
l'espace de treize années, quatre-vingt-trois vaisseaux et soixante-cinq frégates descendirent des chantiers de nos ports, et, malgré les pertes que la marine avait éprouvées pendant ce laps de temps, elle présentait encore, au mois de mars 1814, nn matériel de cent trois vaisseaux, et cinquante-quatre frégates. Ce ne fut pas, on peut bien le croire, sans un vif sentiment de douleur que Decrès vit une grande partie de ces vaisseaux passer, à cette époque, entre les mains des étrangers; mais alors la France expiait sa gloire, et ses ennemis, devenus ses amis, se vengeaient des revers qu'elle leur avait fait éprouver. Pendant le règne des *Cent-Jours*, Decrès fut rappelé au ministère de la marine, et la reconnaissance lui fit un devoir de l'accepter.

Mis en retraite à la seconde Restauration, il rentra dans la vie privée et s'y montra avec toute la dignité qui était dans son caractère. Des connaissances variées et étendues, et toutes les ressources d'un esprit aussi remarquable par sa solidité que par son brillant, faisaient rechercher l'homme d'état qui avait si long-temps géré les affaires politiques. Une union, formée sous les auspices du goût et de la convenance, lui fit connaître un bonheur qu'il avait ignoré jusque là; mais dont, hélas! il n'était pas destiné à jouir longuement[1]. Bizarre et déplorable exemple de la fatalité! Le marin qui, sur la dunette de son vaisseau, avait échappé au danger d'une explosion, devait, vingt ans plus tard, périr des suites d'une explosion d'un autre genre. Le valet de chambre du duc Decrès, après lui avoir volé des sommes considérables, essaya de couvrir ce crime par un second, qu'il

(1) Le duc Decrès avait épousé, en 1813, la veuve du général de Saligny, duc de San-Germano.

exécuta dans la nuit du 22 novembre 1820. Il plaça des paquets de poudre entre les matelas du lit de son maître, et, vers minuit, il y mit le feu, au moyen d'une mèche. Il en résulta une commotion qui jeta le duc hors de son lit et lui occasionna plusieurs blessures. Son premier mouvement fut d'appeler à son secours le scélérat qui venait d'attenter à sa vie; mais celui-ci ne lui répondit que par un cri d'effroi, et se précipita en même temps dans une cour, où il tomba sur le pavé avec une telle violence qu'il expira quelques heures après. Cette catastrophe affecta tellement le duc Decrès qu'elle lui occasionna une maladie grave, à laquelle il succomba le 7 décembre 1820, à l'âge de cinquante-huit ans.

MISSIESSY.



MISSIÉSSY

(EDOUARD-THOMAS, COMTE DE BURGUES),

CHEVALIER COMMANDEUR DE L'ORDRE DU SAINT-ESPRIT, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL DE SAINT-LOUIS, GRAND'CROIX DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Toulon le 23 avril 1756.

Missiéssy n'avait pas encore atteint sa dixième année, lorsque son père, qui commandait *l'Altier*, le fit embarquer avec lui comme volontaire. Ce vaisseau faisait partie d'une division aux ordres du prince de Bauffremont, laquelle était chargée de montrer le pavillon dans les Echelles du Levant. Cette campagne, qui n'était pour le jeune Missiéssy qu'une campagne d'essai du métier auquel il était destiné, dura environ huit mois.

Nommé garde de la marine le 26 novembre 1770, il fit en cette qualité, depuis cette époque jusqu'en 1776, cinq campagnes successives dans la Méditerranée et les îles de l'Archipel, sur les frégates *la Topaze*, *l'Engageante* et *la Flore*. Promu au grade d'enseigne de vaisseau au mois d'avril 1777, il passa sur la frégate *la Sultane*, destinée à protéger le commerce français dans le Levant, contre les entreprises des Barbaresques.

Au commencement de l'année 1778, on arma à Toulon

une escadre de douze vaisseaux de ligne et quatre frégates, destinée à soutenir l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique. Le vaisseau *le Vaillant*, sur lequel Missiéssy était embarqué, fit partie de cette escadre. Sortie de ce port le 13 avril, sous les ordres du comte d'Estaing, elle arriva, le 8 juillet suivant, à l'embouchure de la Delaware. Nous n'entrerons pas ici dans les détails de la campagne de cette escadre, qu'on trouvera à l'article du comte d'Estaing; nous dirons seulement que *le Vaillant* participa aux engagements qui eurent lieu avec les Anglais à l'entrée et à la sortie de Newport, au combat de Sainte-Lucie, à celui de la Grenade, et à l'expédition de Savanah.

Ce vaisseau ayant désarmé à Lorient, à la fin de l'année 1779, Missiéssy se rendit à Brest, où il s'embarqua, au mois de février 1780, comme second, sur *la Surveillante*, de trente-deux canons, commandée par le chevalier de Cillart. Cette frégate faisait partie d'une escadre de sept vaisseaux aux ordres du marquis de Ternay, escortant un convoi à bord duquel étaient les troupes que le comte de Rochambeau conduisait aux États-Unis. Après que ces troupes eurent été débarquées, *la Surveillante* reçut la mission d'escorter à Saint-Domingue les bâtiments composant le convoi et qui devaient y charger des denrées coloniales. Elle revenait joindre l'escadre, lorsque, le 5 juin 1781, dans les débouquements de Saint-Domingue, on eut connaissance d'un bâtiment au vent et courant aux mêmes amures que la frégate. Il était alors cinq heures du soir; les vigies annonçaient que c'était une frégate. Deux heures après, on l'apercevait des gaillards, dans la hanche du vent, à environ une lieue. Les manœuvres de ce bâtiment firent juger qu'il croisait dans ces parages, et que son intention était de venir reconnaître *la Surveillante*.

Les vents étaient à l'est, faible brise, la mer belle. Le chevalier de Cillart témoigna d'abord l'intention de conserver ce bâtiment à vue toute la nuit, afin de ne le combattre qu'au jour; mais sur les observations de Missiéssy que les chances d'un combat de nuit seraient égales de part et d'autre, il ordonna de se préparer au combat, de virer vent devant, et de gouverner de manière à passer, à très peu de distance, sous le vent de ce bâtiment. A neuf heures, *la Surveillante* n'étant plus qu'à un tiers de lieue de distance, ce bâtiment hissa, à sa corne d'artimon, deux feux et un pavillon qu'on prit d'abord pour des signaux de reconnaissance; mais on reconnut bientôt que c'était le pavillon anglais.

M. de Cillart, qui avait la plus grande confiance dans Missiéssy, lui donna la direction des manœuvres de la frégate et le retint près de lui pendant toute l'action. Lorsque les deux bâtiments, qui couraient à contre-bord, furent parvenus par le travers l'un de l'autre *la Surveillante* commença le feu; ce bâtiment risposta. Alors on reconnut que c'était un vaisseau, qu'on sut depuis être *l'Ulysse;* mais celle-ci l'ayant déjà dépassé, elle ne fut pas atteinte. Lorsqu'il s'aperçut que sa bordée avait été sans effet, il arriva de suite pour combattre la frégate par l'arrière, mais elle ne lui en laissa pas le temps. Virant tout à coup lof pour lof, *la Surveillante* cargua son artimon, sa grande voile, et ralingua ses voiles de l'arrière avec une si grande célérité, que le vaisseau fut obligé de revenir au vent.

Pendant cette évolution, et avant qu'il eût établi entièrement au plus près, il présenta, pendant quelques moments, l'avant au travers de *la Surveillante*, qui lui envoya toute sa bordée de tribord. Le vaisseau y répondit par la sienne, et, espérant être plus heureux une seconde

uvela sa manœuvre; mais *la Surveillante*, qui ses mouvements, rendit cette nouvelle tentative inutile que la première et lui envoya encore une , qui l'enfila de l'avant à l'arrière.

at, qui jusque là avait été tout à l'avantage de *lante*, changea un moment de face; *l'Ulysse*, forcé serrer le vent, lui lâcha toute sa bordée, qui démonta sa roue de gouvernail. Cette avarie fit faire à *la Surveillante* plusieurs embardées, qui la livrèrent sans défense au feu du vaisseau. Il ne lui restait d'autre ressource que de faire usage de sa fausse barre; mais avant qu'elle fût parvenue à arrêter l'irrégularité de ses mouvements, *l'Ulysse* la dépassa et chercha, en laissant porter, à s'établir sur son avant. Toutefois, *la Surveillante* sut habilement prévenir cette manœuvre; elle parvint à le mettre par son travers et à la portée de ses valets.

Dans cette nouvelle position, le combat se soutint de part et d'autre avec le plus grand acharnement. Plusieurs fois le capitaine de *l'Ulysse* cria à *la Surveillante* : « Frégate, amène pour un vaisseau; » et chaque fois, l'équipage répondit : « Non, *la Surveillante* est invincible. » Cependant il était aisé de voir que le service de l'artillerie de la frégate était supérieur à celui du vaisseau. Il avait été très maltraité au commencement du combat, et vers dix heures sa grande vergue fut coupée en deux. Bientôt après le feu prit dans sa grande voile et les flammes s'élevèrent jusqu'à sa hune.

A la vue d'un incendie aussi considérable, on dut craindre à bord de *la Surveillante* de voir se renouveler l'événement du *Québec*, et quoiqu'elle combattît vent-arrière, position dans laquelle un coup de barre pouvait l'écarter du vaisseau incendié, la prudence lui ordonna de s'éloigner. Vingt minutes environ suffirent à *l'Ulysse*

pour se rendre maître du feu. Lorsqu'il fut entièrement éteint, *la Surveillante*, qui n'avait point perdu son ennemi de vue, s'en rapprocha et le combattit de nouveau vent-arrière, presque bord à bord. Cette fois son feu fut si supérieur à celui du vaisseau, qu'on put croire un instant qu'il allait amener. Il était alors minuit et le combat avait commencé à neuf heures. *L'Ulysse* ne tirait plus qu'un coup de canon dans l'intervalle de deux ou trois minutes, et ce ralentissement faisait juger de la détresse dans laquelle il devait être. *La Surveillante*, qui l'avait dépassé un instant, fit tous ses efforts pour ralentir sa marche; mais ses cargues, qui étaient toutes coupées, ne le lui permettant pas, elle vint au vent, pour passer de l'avant à lui et lui envoyer sa bordée en enfilade; ce mouvement ne put s'exécuter, en raison du mauvais état de sa voilure et de son grément, et elle se vit, au contraire obligée d'arriver, pour empêcher le vaisseau de venir la combattre par l'arrière.

Sur ces entrefaites, on vint rendre compte au commandant que la frégate était percée à fleur d'eau, près de la flottaison. Il ordonna alors à Missiéssy de faire cesser le feu pour réparer cette avarie; mais pendant le temps qu'on y employa, le vaisseau, qui était beaucoup plus maltraité que la frégate, s'éloigna. Ce fut ainsi que se termina un combat où l'une de nos frégates, ne portant que vingt-six canons de douze en batterie et six canons de huit sur les gaillards, soutint un engagement de trois heures contre un vaisseau de cinquante canons, qui faillit tomber en son pouvoir. *La Surveillante* perdit deux officiers et un garde de la marine, et elle eut onze hommes tués et quarante-deux blessés.

Au retour de la frégate à Brest, au mois de décembre 1781, le ministre de la marine, sur le compte qui lui fut

rendu de la conduite de Missiéssy dans cette brillante affaire, lui donna le choix de la croix de Saint-Louis ou du premier commandement de frégate qui viendrait à vaquer; il préféra le commandement.

En attendant la réalisation de cette promesse, Missiéssy, qui avait été fait lieutenant de vaisseau le 9 mai 1781, reçut, au mois de mars 1782, l'ordre d'aller prendre à Dunkerque le commandement du cutter *le Pygmée*, de quatorze canons. Depuis quatre mois, il était employé à observer les mouvements des Anglais à vingt lieues d'Ouessant, lorsqu'il reçut l'ordre d'escorter une grande flûte chargée de vivres pour l'armée combinée. Rencontré sur les côtes d'Angleterre par deux vaisseaux, il fut pris et conduit à Deal; mais sa captivité ne fut pas de longue durée.

A son retour en France (septembre 1782) Missiéssy fut embarqué en second, à Brest, sur *le Réfléchi*. Ce vaisseau faisait partie de l'escadre aux ordres de M. de Vialis, destinée à se réunir à l'armée du comte d'Estaing. La paix, qui fut signée au mois de janvier 1783, ayant ajourné les opérations de cette armée, Missiéssy passa à Cadix sur *le Censeur*, qui désarma à Toulon le 28 avril de la même année. Pendant cette campagne, Missiéssy, ayant eu l'occasion de remarquer les inconvénients des signaux affectés à chaque commandant de flotte ou d'escadre, conçut l'idée de faire des signaux communs à toutes les forces navales. Son projet communiqué au ministre fut approuvé, et son système de signaux imprimé aux frais du roi.

La réputation de Missiéssy comme tactitien et manœuvrier s'établit dès lors, et lorsqu'en 1784, M. de Clonard fut chargé du commandement d'une division de gabares, destinée à se rendre à Riga pour y prendre des bois de

mâture et s'exercer aux évolutions navales dans les mers du Nord et la Méditerranée, il s'adjoignit Missiéssy, à qui il fit donner le commandement de la gabare *la Guyane*. Cette campagne dura environ huit mois, et au retour de la division, le conseil de marine du port de Brest, après avoir examiné le journal de Missiéssy, donna des éloges à sa tenue, ainsi qu'aux nombreuses observations nautiques et politiques qu'il contenait.

Au mois d'avril de l'année suivante, Missiéssy fut décoré de la croix de Saint-Louis et nommé au commandement de la gabare *la Durance*, qui faisait partie d'une nouvelle division de gabares destinée, comme la précédente, à se rendre à Riga et aux îles du Vent, dans le double but d'approvisionner les arsenaux et de s'exercer aux évolutions navales. Cette division vint désarmer à Brest au commencement de l'année 1786, et, le 2 mai, Missiéssy s'embarqua sur *le Patriote*. Ce vaisseau fit, dans l'escadre d'évolutions aux ordres de M. d'Albert de Rioms, une campagne de quatre mois dans la Manche, sur les côtes de Norwège, et le tour de l'Angleterre par les Orcades.

Comme on le voit, Missiéssy n'était pas inactif; une campagne succédait toujours à une campagne, et le désir d'acquérir de nouvelles connaissances lui faisait désirer les plus instructives. Lorsqu'en 1787, le comte de Kersaint fut nommé au commandement du *Léopard*, pour faire l'essai d'un nouveau système d'arrimage, et opérer des changements dans la mâture, la voilure, le grément et l'équipement des vaisseaux, il désigna Missiéssy pour faire partie de son état-major. Cette campagne fut pour lui si féconde en observations, qu'à son retour il composa un ouvrage intitulé *Arrimage des vaisseaux*, dans lequel il en établissait les conditions, divisait tout ce qui

en compose la charge en objets inamovibles, inconsommables et consommables, répartissant les derniers de manière que leur consommation journalière n'altérât point l'assiette la plus avantageuse à la marche du vaisseau; prolongea le faux-pont jusqu'à l'étambot, etc. Cet ouvrage, publié par ordre du gouvernement, en 1789, a été traduit et imprimé dans plusieurs langues. Au mois d'août 1789, on donna à Missiéssy le commandement de *la Belette*, corvette de vingt-huit canons, pour faire l'application de son système d'arrimage, et en même temps pour protéger le commerce français dans la Méditerranée contre les Barbaresques. Pendant cette campagne, qui dura près de dix mois, il détermina, au moyen des montres marines, les longitudes de plusieurs caps et îles, mal placées sur les cartes.

Il y avait à peine six mois que Missiéssy jouissait d'un repos que cette suite non interrompue de campagnes lui avait rendu nécessaire, lorsque, le 2 novembre 1791, un courrier extraordinaire lui apporta l'ordre de prendre le commandement de *la Modeste* et de se rendre en toute hâte à Alger, pour y remplir une mission secrète auprès du Dey. Cette frégate était, à ce moment, armée en flûte; le 5, elle était armée en guerre et mettait sous voiles; le 7, Missiéssy mouilla à Alger, obtint le lendemain une audience du Dey et appareilla immédiatement, après avoir complètement réussi dans sa négociation. Le roi, voulant le récompenser du zèle et de l'activité qu'il avait déployés dans cette circonstance, lui fit remettre son portrait en pied, avec une inscription qui mentionnait la nature du service pour lequel il avait été accordé. A la promotion du 1er janvier 1792, Missiéssy fut fait capitaine de vaisseau au choix.

La Modeste ayant été désarmée à Toulon, le 6 jan-

vier 1792, Missiéssy passa au commandement du *Centaure*. Ce vaisseau faisait partie de l'escadre de la Méditerranée, aux ordres du contre amiral Truguet, et était son chef de file dans l'ordre de bataille. Dans le cours de cette campagne, il fut détaché de l'escadre avec trois vaisseaux et une frégate, pour croiser sur les côtes d'Italie.

Le 1er janvier 1793, Missiéssy fut élevé au grade de contre-amiral; mais au mois de mai suivant, il fut incarcéré au fort Lamalgue avec une grande partie des notables habitants de Toulon. Cette ville s'étant trouvée momentanément replacée sous l'autorité royale, Missiéssy profita de cette circonstance pour passer en Italie, où il resta jusqu'en 1795; à son retour, il fut arrêté, mis en jugement et acquitté. Il fut alors appelé à Paris, attaché au dépôt des cartes et plans de la marine, et adjoint au célèbre Borda pour mettre en usage, dans les ports et arsenaux, le nouveau système des poids et mesures. On le chargea en outre de rédiger des signaux de côtes, et, quelques mois après, il fut nommé directeur-adjoint de l'école de construction navale. C'est pendant son séjour à Paris (1797) qu'il publia, par ordre du gouvernement, son *Installation des vaisseaux*, ouvrage qui, malgré les améliorations et les changements adoptés depuis, jouit encore aujourd'hui de l'estime générale des officiers de la marine.

Après avoir été pendant environ un an (de 1801 à 1802) employé comme chef d'état-major général de l'armée combinée, réunie à Cadix sous le commandement de l'amiral Truguet, Missiéssy fut rappelé à Paris, où on le chargea, avec le titre de préfet maritime, de diriger les travaux relatifs à la construction des bâtiments de flottille destinés à la descente en Angleterre. A cette époque, il publia son ouvrage intitulé *Moyens de procu-*

rer aux vaisseaux de différents rangs des qualités pareilles, en adoptant les plans du vaisseau que l'expérience avait fait reconnaître avoir des qualités supérieures à tous les autres, et en changeant l'échelle de ses plans pour les appliquer aux vaisseaux de tous les rangs.

Au mois de juillet 1803, le contre-amiral Missiéssy fut nommé préfet maritime du deuxième arrondissement. Le port du Havre était le siége de cette préfecture, et sa nomination avait pour but principal de faire accélérer la construction des nombreux bâtiments de flottille, qui étaient sur les chantiers de ce port. Il exerçait ces fonctions depuis environ trois mois, lorsqu'il fut nommé au commandement d'une division de l'armée navale de Brest, aux ordres de l'amiral Truguet. Pendant l'exercice de ce commandement, Missiéssy fut nommé commandant de la Légion-d'Honneur.

Jamais, dans tout le cours de la guerre dite de la révolution, la France ne se trouva dans une attitude plus menaçante envers l'Angleterre qu'en 1805. Indépendamment d'une immense flottille réunie dans les ports de la Manche et du Nord, plus de quatre-vingts vaisseaux de ligne et un grand nombre de frégates se trouvaient prêts à sortir des ports français, hollandais et espagnols.

A cette époque, le contre-amiral Missiéssy commandait en chef l'escadre de Rochefort, composée de cinq vaisseaux de ligne, dont un à trois ponts, trois frégates et deux bricks[1]. Trois mille cinq cents hommes de troupes, sous le commandement du général de division Lagrange, étaient embarqués sur cette escadre. On y avait égale-

(1) *Le Majestueux* de cent vingt canons, ayant le pavillon amiral; *le Magnanime*, *le Jemmappes*, *le Lion* et *le Suffren*, tous quatre de soixante-quatorze; *l'Armide*, *la Gloire* et *l'Infatigable*, frégates de quarante-quatre; *le Lynx* et *l'Actéon*, bricks de seize canons.

ment embarqué cinq mille fusils, cent milliers de poudre et un train considérable d'artillerie; ces objets étaient destinés à approvisionner les colonies françaises aux Antilles. Le 11 janvier 1805, à une heure après midi, Missiéssy appareilla de l'île d'Aix par une brise favorable, mais peu forte. Il avait combiné ses mouvements de manière à tromper la surveillance de l'escadre anglaise, qui le bloquait, et effectivement il n'en fut point aperçu; mais, dans la nuit, la brise qui avait favorisé sa sortie tomba tout à coup. Le lendemain les vents se fixèrent à l'ouest et soufflèrent avec violence; bientôt le temps devint affreux et la mer extrêmement grosse. L'amiral eût pu, sans mériter de reproches, relâcher dans un des ports français qui lui restaient sous le vent; mais jaloux de ne pas apporter le moindre retard à sa mission, et quoique *le Suffren* et *la Gloire* lui eussent signalé de fortes avaries dans leur mâture, il préféra lutter contre la tempête. Il fit allumer des feux toutes les nuits, afin que les bâtiments pussent se conserver, et il demeura à la cape. La tempête, qui avait duré douze jours, cessa enfin, et le 25, les vents étant changés, l'escadre put continuer sa route.

Les instructions de l'amiral Missiéssy lui prescrivaient de se rendre aux Antilles avec la plus grande diligence et d'y attendre l'escadre de Toulon; ce temps devait être employé à ravitailler les colonies françaises et à ravager celles des Anglais dans ces parages. L'amiral dirigea sa route en conséquence, et le 21 février 1805, vingt-huit jours après la fin du coup de vent qui avait retenu l'escadre dans le golfe de Gascogne, elle donnait dans le canal qui sépare la Martinique de Sainte-Lucie. Un convoi anglais, escorté par une frégate, fut chassé et poursuivi jusque sous les batteries de cette dernière île;

un seul bâtiment put être pris, après quoi l'escadre continua sa route pour le fort de France, où elle mouilla avant le soir. Pendant le reste du jour et une partie de la nuit, on s'occupa de débarquer les poudres et les munitions de guerre destinées pour la colonie.

Le 22, l'escadre appareilla et fit route pour la Dominique, précédée par deux goëlettes qui lui servaient d'éclaireurs. A minuit, elle se trouvait par le travers de la pointe sud-est de l'île; le fort établi sur cette pointe tira le canon d'alarme, et bientôt après des feux furent allumés sur divers points de la côte. L'amiral Missiéssy, continuant sa route à petites voiles, parut avant le jour devant la ville du Roseau; alors il fit arborer le pavillon anglais à ses bâtiments et prépara tout pour la descente. Plein de sécurité à la vue de cette escadre qu'il croyait anglaise, le gouverneur de l'île envoya le capitaine de port à bord du vaisseau amiral pour le conduire au mouillage. On peut juger de la surprise et du désappointement de cet officier, lorsqu'il se vit à bord d'un vaisseau français.

Quelques moments après le pavillon tricolore fut substitué aux couleurs anglaises, et toutes les embarcations de l'escadre chargées de troupes débordèrent pour se porter sur les divers points où le débarquement devait s'opérer. Alors les forts ouvrirent sur l'escadre un feu auquel les vaisseaux et les autres bâtiments répondirent de la manière la plus vive, tandis que *le Lynx* s'occupait à amariner vingt-deux navires anglais qui se trouvaient au mouillage du Roseau, et qui furent immédiatement expédiés pour la Guadeloupe, sous sa conduite.

Pendant ce temps, le général Lagrange s'emparait de la ville du Roseau, capitale de l'île, et forçait le brigadier-général Prévost à se réfugier au fort du prince Rupert,

où il prit à la hâte toutes les dispositions nécessaires pour soutenir un siége; mais le général français ne jugea pas à propos de l'y attaquer, et, après l'avoir inutilement sommé de se rendre, il se décida à évacuer l'île. Toutefois, avant de se retirer, il fit raser toutes les batteries, embarquer quelques pièces de canon et mettre les autres hors de service. Il ordonna de détruire les affûts, de jeter les munitions à la mer et d'incendier les magasins de vivres et de denrées coloniales; il emmena prisonnières à bord de l'escadre toutes les troupes de ligne, et désarma les milices; enfin il frappa une forte contribution sur les habitants, et partit en laissant l'île entièrement dénuée de tous moyens de défense.

Après cette expédition, l'escadre se rendit à la Guadeloupe, où elle passa soixante heures au mouillage de la Basse-Terre. Pendant ce court espace de temps, on débarqua les troupes et les munitions destinées à cette colonie, les vaisseaux et les frégates complétèrent leur eau, les prises faites à la Dominique furent vendues immédiatement et le produit réparti entre les troupes et les équipages de l'escadre. Cette répartition juste et prompte produisit le meilleur effet sur le moral des matelots et des soldats.

En quittant la Guadeloupe, l'amiral Missiéssy se dirigea sur la colonie anglaise de Nieves. Cette île, prise sans résistance, fut, comme la Dominique, désarmée et abandonnée, après qu'on eut levé une contribution sur les habitants et saisi tous les navires du commerce qui s'y trouvaient. Montserrat et Saint-Christophe furent traités de la même manière.

Les calmes qui durèrent plusieurs jours, empêchant l'amiral de se porter sur Saint-Vincent et la Grenade, il fit voile pour la Martinique. Il y trouva des dépêches

récemment arrivées de France, qui lui annonçaient la rentrée dans le port, à la suite d'une tempête, de l'escadre de Toulon, et qui lui prescrivaient, en même temps, d'effectuer son retour en Europe le plus promptement possible.

Pour obéir à ces ordres, l'amiral Missiéssy appareilla immédiatement, mais en faisant route d'abord pour Santo-Domingo. Cette île était alors assiégée par les nègres, et bloquée par quelques bâtiments anglais. En effet, au moment où l'escadre y parut, la garnison était engagée dans une sortie où elle avait le désavantage; l'amiral, par sa seule présence sauva la ville. Dès le lendemain, l'armée noire leva le siége et se retira dans l'intérieur de l'île. Le général Lagrange fit mettre à terre le dernier bataillon qui lui restait, ainsi que de l'artillerie et des munitions, et, de concert avec l'amiral, y joignit une somme d'argent et des vivres provenant des vaisseaux, qui se réduisirent à ceux strictement nécessaires pour effectuer leur retour en France. L'amiral tint son escadre sous voiles pendant tout le temps qu'on mit à cette opération, et aussitôt qu'elle fut terminée il continua sa route. Bien lui prit de son activité car, peu de jours après son départ, une escadre anglaise très supérieure à la sienne parut devant Santo-Domingo, croyant le surprendre au mouillage.

Cette escadre n'étaitpas la seule envoyée à la recherche de l'amiral Missiéssy; plusieurs autres l'attendaient sur sa route; mais il dirigea la sienne si habilement qu'il parvint à éluder leur poursuite, et il rentra à Rochefort, le 20 mai 1805, avec tous ses bâtiments, après une campagne d'environ cinq mois, circonstance assez rare à cette époque.

L'activité constante déployée par l'amiral Missiéssy pendant cette campagne, les difficultés de toute espèce

qu'il avait eues à surmonter, avaient dérangé sa santé; il sollicita un congé pour la rétablir, et le ministre le lui refusa. Ce désagrément ne fut pas le seul qu'il éprouva; le *Moniteur* publia alors quelques articles desquels on pouvait inférer que le gouvernement n'était pas entièrement satisfait des opérations de ses deux généraux. Toutefois, le contre-amiral Missiéssy, pour sa part, loin de passer condamnation à cet égard, écrivit au ministre Decrès une lettre par laquelle il réclamait de l'avancement, et témoignait sa répugnance à reprendre la mer, s'il n'était fait vice-amiral, grade auquel non-seulement son ancienneté lui donnait des droits, mais qu'il croyait avoir conquis par la campagne qu'il venait de faire, qui, ainsi qu'il le disait, était la plus marquante de la révolution par ses résultats, et par l'effet moral qu'elle avait produit dans la marine en France et en Europe. Cependant il n'obtint point alors le grade qu'il demandait. Peu de temps après, ayant reçu le congé qu'il sollicitait, il quitta le commandement de son escadre, qui fut donné au chef de division Allemand.

Après être resté quelques années sans être employé activement, Missiéssy fut appelé, le 16 février 1808, au commandement en chef de l'escadre de l'Escaut, composée alors de huit vaisseaux, trois frégates et deux corvettes. La majeure partie des équipages de ces bâtiments était formée de jeunes marins, provenant de la conscription, qu'il fallait dresser au métier de la mer. L'amiral rédigea un réglement, qui avait pour objet de leur procurer une instruction rapide et progressive, par des exercices de détail et des exercices généraux, afin d'arriver par ces derniers au maximum d'activité déterminé pour chaque manœuvre.

Au mois de mars 1809, Missiéssy fut promu au grade

de vice-amiral, et cette année, son escadre s'éleva à dix vaisseaux, six frégates, quatre corvettes et environ deux cent quarante bâtiments de flottille.

Depuis le mois de mai, on préparait dans les ports d'Angleterre une expédition destinée à détruire le port d'Anvers, devenu le chantier principal de la marine française dans le Nord. Le projet du cabinet anglais était de refouler dans l'Escaut l'escadre mouillée à l'embouchure de ce fleuve, au sud du banc appelé *Caloot*, de la poursuivre jusque devant Anvers et de l'amener sous les batteries de l'armée de terre, maîtresse des deux rives. L'escadre détruite, on débarquait sur les quais de la ville, situés sur la rive droite; on incendiait les chantiers, les arsenaux, les casernes; on faisait sauter les cales, les écluses et les fortifications. Tel était le plan; on va voir quelle fut l'exécution.

Quarante mille hommes furent destinés à cette expédition, sous les ordres du lord Chatam. L'amiral sir Richard Strachan commandait les forces de mer, qui consistaient en vingt-deux vaisseaux de ligne, cent vingt autres bâtiments de guerre de différentes grandeurs, et plus de quatre cents transports.

Le 29 juillet 1809, vers neuf heures du matin, l'avant-garde et successivement toutes les divisions de la flotte anglaise furent signalées. A midi elles se rallièrent à quatre lieues dans l'ouest du banc *d'Elboog*, à l'entrée de la passe dite le *Deurloo*. Bientôt quatre frégates et cent trente bâtiments de transport vinrent ranger la côte de Cadzand et elles y mouillèrent. Cette division portait des troupes destinées à agir sur la rive gauche de l'Escaut; le reste de la flotte fit voile au nord de l'île de Walcheren.

Pendant que les généraux, qui commandaient dans

l'île de Walcheren et dans celle de Cadzand, disposaient les moyens nécessaires pour résister à l'attaque des Anglais, l'amiral Missiéssy prenait, de son côté, les mesures propres à préserver son escadre contre leurs entreprises. Les Anglais étant parvenus à se rendre maîtres de Veere, dans l'île de Walcheren, et ayant fait entrer leur flottille dans le *Weer-Gat* et dans le *Sloé*, l'amiral dut remonter le fleuve. Le 30, au soir, six vaisseaux avaient dépassé l'estacade, et *le Charlemagne* qu'il montait, se disposait à la franchir; mais trois de ses vaisseaux ayant été obligés de mouiller entre Bathz et Waerden, l'amiral préféra rester dans l'est de l'estacade, afin de pouvoir les conserver en vue et les secourir s'il était nécessaire.

Cependant les événements se précipitaient; le fort de Bathz abandonné était occupé par les Anglais, et cette occupation était d'autant plus fâcheuse que la sûreté de l'escadre était par-là compromise. Le 16 août, Flessingue capitula. L'amiral alors fit remonter son escadre dans l'Escaut et se prépara à une vigoureuse défense. Par ses soins, les forts de Lillo et de Liefkenshoec furent armés chacun de quarante bouches à feu de gros calibre, et les vaisseaux, ainsi que les autres bâtiments bien embossés, présentèrent à l'ennemi un vaste front de fortifications.

La prise de Flessingue permit à l'amiral Strachan de remonter le fleuve avec sa flotte. Après de grandes difficultés, il parvint jusques au-delà de Bathz; mais à la vue des dispositions prises par l'amiral Missiéssy, il jugea que la ligne française était inattaquable; il échangea contre elle quelques coups de canon, pour la forme, et bientôt il se disposa à sortir du fleuve.

Les Anglais, en perdant l'espoir de réussir dans leur entreprise sur Anvers, conçurent le projet de lancer contre la flotte et les estacades des brûlots et des ma-

chines infernales, et de fermer l'Escaut en coulant dans les passes des carcasses de bâtiments pleines de pierres ou de blocs de maçonnerie. Le prince de Ponte-Corvo et l'amiral, instruits de ce dessein, prirent d'avance toutes les mesures propres à le faire échouer; mais sir Richard Strachan ayant renoncé au projet d'incendier la flotte, comme à celui de l'attaquer, les préparatifs faits à cet égard devinrent inutiles.

Le 30 août, il ne restait plus que soixante voiles devant Bathz, et le 7 septembre suivant on ne vit plus un seul bâtiment dans la rade de Scaflingen.

C'est ainsi que se termina, presque sans combat et honteusement pour les Anglais, une expédition où, d'une part, l'irrésolution et l'impéritie de lord Chatam, et de l'autre les habiles dispositions prises par l'amiral Missiéssy, firent perdre à l'Angleterre la plus belle occasion qui lui eût été offerte, depuis long-temps, de causer un notable dommage à la France. L'Angleterre eût pu voir, cinq ans plus tôt, la destruction d'un port et d'un arsenal maritime qu'elle redoutait tant [1].

En récompense des services rendus dans cette circonstance par l'amiral Missiessy, l'empereur lui conféra le titre de comte, avec une dotation de quatre mille francs de rente; et, par lettres patentes, il le nomma commandant en chef des côtes du Nord.

Pendant l'hivernage de 1809 à 1810, le port de Flessingue se trouvant au pouvoir des Anglais, et le bassin d'Anvers n'étant pas encore achevé, ce ne fut qu'avec les plus grandes difficultés que l'amiral Missiéssy parvint

(1) Les débats, qui ont eu lieu en 1820, dans les deux chambres du parlement, ont prouvé que l'expédition infructueuse de l'Escaut avait couté à l'Angleterre une somme de trois millions sterlings, et occasionné une perte d'environ sept mille hommes.

à préserver l'escadre contre les glaces, en surmontant les dangers d'une navigation périlleuse dans le Ruppel et dans les affluents de l'Escaut.

En 1811, l'empereur vint inspecter l'escadre de l'Escaut, qui se composait alors de dix-sept vaisseaux. Cette inspection dura trois jours; et il fut si frappé de l'ordre qu'il y remarqua et de l'activité que déployèrent les équipages dans les différentes manœuvres qu'ils exécutèrent en sa présence, qu'en quittant le vaisseau amiral *le Charlemagne*, il nomma le vice-amiral Missiéssy grand-officier de la Légion-d'Honneur, et lui assigna une dotation de vingt mille francs de rente sur le domaine extraordinaire en Illyrie et en Piémont.

L'année suivante, plusieurs vaisseaux descendus des chantiers d'Anvers vinrent augmenter encore la force numérique de l'escadre, que Missiéssy entretint constamment dans la plus grande activité, en la faisant manœuvrer dans les passes extérieures de l'Escaut et souvent en présence des Anglais qui la bloquaient. C'est à cette époque qu'il fut nommé grand'-croix de l'ordre de la Réunion.

Les événements de 1813 et 1814 amenèrent de grandes difficultés. Le général prussien Bulow, en continuant le mouvement offensif qu'il dirigeait sur Anvers, s'empara d'une position d'où le général anglais Graham put brûler l'escadre française réunie alors dans le bassin de ce port. Ce dernier fit, en effet, établir des batteries de mortiers et de canons dirigées contre la partie des remparts qui servait d'enceinte à ce bassin. L'amiral prit de son côté toutes les précautions nécessaires pour préserver son escadre des suites du bombardement dont Anvers était menacé. N'ayant pas le temps de blinder les vaisseaux, il en fit débarquer tout ce qui était inflammable,

et prescrivit des dispositions pour arrêter l'incendie dans le cas où il se manifesterait. Les équipages des vaisseaux, qui n'étaient point nécessaires à bord, furent employés à l'armement de la partie des remparts attenante au bassin. Le bombardement, qui commença le 3 février 1814, continua le 4 et le 5; mais, par suite des mesures prises par l'amiral, l'effet en fut peu désastreux, et les Anglais, surpris de son inutilité, convertirent le siége en blocus.

Au mois de mai suivant, l'escadre ayant été désarmée, l'amiral Missiéssy se rendit à Paris, où il reçut du roi Louis XVIII l'accueil que méritait la distinction de ses services. A la promotion qui eut lieu dans la Légion-d'Honneur en 1814, il fut nommé grand'croix de cet ordre.

En 1815, à la nouvelle du débarquement de Bonaparte en France, les officiers de la marine, présents à Paris, furent réunis en une compagnie dont le roi confia le commandement supérieur à l'amiral Missiéssy. Le 20 mars de la même année, fidèle au serment qu'il avait prêté au roi, il donna sa démission.

Au mois de juillet suivant, l'amiral Missiéssy fut nommé à la préfecture maritime de Toulon; et à l'organisation de 1816, il reçut le titre de commandant de la marine. Pendant l'exercice de ces fonctions, il contribua beaucoup, par son influence, à ce que les troupes étrangères n'occupassent pas militairement la place de Toulon.

En 1823, l'amiral Missiéssy, qui avait été nommé commandeur de Saint-Louis, au mois de mai 1816, obtint la grand'croix de cet ordre.

Lors de la création du conseil d'amirauté, placé près du ministre de la marine (août 1824), l'amiral Missiéssy en fut nommé vice-président.

Le 2 juin 1827, le roi Charles X l'éleva à la dignité de chevalier-commandeur de l'ordre du Saint-Esprit.

Au mois d'avril 1831, l'amiral Missiéssy fut placé dans le cadre de réserve des vice-amiraux, et par une ordonnance royale du 23 avril 1832, admis à la retraite.

Peu d'officiers de la marine se sont plus constamment occupés que l'amiral Missiéssy des hautes questions relatives à cette arme, et des projets qui tendent à l'amélioration et au perfectionnement de ses institutions. Outre les ouvrages que nous avons déjà cités, un plus grand nombre d'autres ont été adressés par lui aux divers ministres; nous nous bornerons à citer ceux ci-après :

En 1815. Vues sur la composition des forces navales de France. — Vues sur le mode d'admission et d'instruction pour les jeunes gens qui se destinent au service de la marine.

En 1818. Projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer.

En 1819. Mémoire sur les moyens d'assurer à la France une armée navale capable de lutter contre la plus forte puissance maritime.

En 1821. Observations sur le service général de la marine; propositions pour son amélioration, tant au matériel qu'au personnel.

En 1822. Propositions et observations sur l'organisation de la marine.—Force navale à entretenir.—Officiers, élèves, inspections générales. — Escadre d'évolutions.

En 1826. Tactique et signaux de jour, de nuit, de brume, à l'ancre et à la voile.

En 1829. Aperçu sur le matériel et le personnel de la marine.

BING.

[illegible]

[illegible]

Le père de Byng, [illegible] soixante-dix ans, [illegible] le titre de vicomte d[illegible] en Bedfordshire, che[illegible] l'amirauté.

Destiné, dès sa naissance [illegible] que son père avait si glorieusement [illegible] entra fort jeune dans la [illegible] le goût tout particulier qu'[illegible] facilement franchir [illegible] à peine at[illegible] commander. [illegible] plusieurs [illegible], le firent [illegible] au grade d'amiral.

[illegible] le gouvernement [illegible] mis des hostilités contre [illegible] par la poste, sans déclaration de guerre, de [illegible] fut informé des préparatifs qui [illegible] contre lui dans les ports de Brest et de Toulon. En effet, quatre-vingt mille hommes étaient dis-

BYNG

(JOHN),

AMIRAL ANGLAIS,

Né dans le comté de Kent en 1715, mort le 14 mars 1757.

Le père de Byng (Georges), mort en 1733, à l'âge de soixante-dix ans, était amiral, pair d'Angleterre, sous le titre de vicomte de Torrington, baron Byng de Southil en Bedfordshire, chevalier du Bain, et premier lord de l'amirauté.

Destiné, dès sa naissance, à suivre la carrière que son père avait si glorieusement parcourue, John Byng entra fort jeune dans la marine. Son activité, et le goût tout particulier qu'il montrait pour son état, lui firent facilement franchir les premiers grades, et il avait à peine atteint sa trentième année lorsqu'il fut fait *commander*. Quelques succès, et plusieurs actions d'éclat, le firent bientôt élever au grade d'amiral.

Au commencement de l'année 1756, le gouvernement anglais qui, dès 1755, avait commis des hostilités contre la France par la prise, sans déclaration de guerre, de trois vaisseaux français, fut informé des préparatifs qui se faisaient contre lui dans les ports de Brest et de Toulon. En effet, quatre-vingt mille hommes étaient dis-

tribués sur les côtes de l'Océan et de la Méditerranée; et les Anglais se voyaient à la fois menacés d'une descente dans leur île, et d'une attaque contre leurs possessions dans la Méditerranée. L'alarme fut grande en Angleterre. A cette époque elle était gouvernée par un ministère faible, sans énergie, et uniquement occupé des progrès du commerce. Cependant le danger était imminent; il fallait préserver l'Angleterre et l'Irlande d'une invasion, et pourvoir à la sûreté de l'île de Minorque, bien plus précieuse que Gibraltar pour assurer le commerce dans le Levant, et que les armements de Toulon semblaient menacer plus particulièrement. Enfin on se décida à armer dix vaisseaux, qui furent mis sous le commandement de l'amiral Byng, plus connu alors par la gloire de son père que par la sienne propre. A cette escadre devaient se joindre trois autres vaisseaux et cinq frégates, avant son entrée dans la Méditerranée. Elle appareilla de Sainte-Helen's (île de Wight) le 6 avril 1756; mais, contrariée par les vents, elle ne put arriver à Gibraltar que le 2 mai suivant. Ce fut là que Byng apprit qu'une escadre française composée de douze vaisseaux et cinq frégates, et escortant cent cinquante bâtiments de transport, ayant à bord douze mille hommes de troupes de débarquement, était partie de la rade des îles d'Hyères le 10 avril; que cette expédition était dirigée contre Minorque; que le débarquement s'était opéré, et enfin, que les Français, maîtres de toute l'île, faisaient le siége du fort Saint-Philippe.

L'amiral, alors, assembla un conseil de guerre, où furent appelés les ingénieurs qui avaient été employés aux fortifications de Minorque, des officiers supérieurs d'artillerie et de la marine. Consultés sur la possibilité de jeter des forces dans la place, tous déclarèrent unanime-

ment qu'en supposant que les Français eussent élevé des batteries sur les deux côtés du port, précaution qu'on ne pouvait pas les soupçonner d'avoir négligée, il était impossible d'opérer un débarquement sans avoir auparavant fait taire ces batteries. Il fut donc décidé que l'amiral ne devait pas sacrifier, à une espérance si peu fondée, des forces qui, dans la circonstance, pouvaient devenir nécessaires à la conservation de Gibraltar. A la suite de ce conseil, le 4 mai, Byng écrivit à l'amirauté une lettre dictée par le désespoir. Dans cette lettre véhémente, il exposait toutes les difficultés de sa position, se plaignait du mauvais état de plusieurs de ses vaisseaux, de la pénurie où se trouvait Gibraltar des approvisionnements nécessaires au radoub de son escadre, et surtout du retard qu'on avait apporté à son expédition. Il ajoutait que jeter des secours dans le fort Saint-Philippe était, en ce moment, une entreprise impraticable, et que, dût-on y réussir, ce ne serait que livrer des hommes de plus à l'esclavage, attendu qu'on ne pouvait espérer d'en faire lever le siége que par la coopération de troupes de terre supérieures à celles des assiégeants, et que celles dont il pouvait disposer étaient de beaucoup inférieures en nombre.

Un pareil langage accusait le ministère, sinon d'impéritie, au moins de négligence. On pense bien qu'il ne pouvait être tenu impunément, et l'on verra plus tard Byng expier cruellement sa franchise. Néanmoins, pour remplir sa mission, autant que cela était possible, l'amiral appareilla le 8 mai, et le 19 il était devant Minorque. Le pavillon anglais flottait encore sur le fort Saint-Philippe, et les bombes françaises pleuvaient sur la citadelle. Son premier soin fut de tenter, au moyen de ses frégates, d'établir une communication entre lui et le fort,

de reconnaître l'entrée du port, et surtout d'informer le général Blakeney de l'arrivée de l'escadre et du secours qu'elle lui apportait.

Mais à peine avait-il ordonné les dispositions nécessaires, que parut l'escadre française aux ordres du marquis de la Galissonnière. Elle était forte de douze vaisseaux et cinq frégates. On a vu que celle de Byng se composait de treize vaisseaux, et de cinq frégates. Il était alors cinq heures du soir. Les deux escadres furent bientôt en vue l'une de l'autre, et toutes deux manœuvrèrent pour s'assurer l'avantage du vent. Les différentes évolutions qu'elles firent les éloignèrent pendant la nuit, et le lendemain 20, au point du jour, elles ne s'apercevaient plus que du haut des mâts.

Cependant l'escadre française était parvenue à gagner le vent, et elle manœuvrait pour se rapprocher des Anglais; mais, au moment où, formée en ordre de bataille, elle s'avançait pour commencer le combat, le vent, de favorable qu'il était pour elle, lui devint tout à coup contraire. Byng profita de cet avantage, et, au lieu d'attendre l'ennemi, comme il se l'était d'abord proposé, ce fut lui qui attaqua. L'action s'engagea d'abord entre l'avant-garde française et l'arrière-garde anglaise, mais bientôt elle devint générale. Elle était à peine commencée, lorsque le vaisseau *l'Intrépide* fut démâté de son beaupré, et dériva hors la ligne. Byng le fit remplacer immédiatement par le *Deptford;* mais ce mouvement occasionna du désordre, et laissa pendant quelque temps un vide dans la ligne anglaise, dont les Français se hâtèrent de profiter.

Le combat durait depuis près de quatre heures; mais quoique dès le commencement, il eût été à l'avantage de l'escadre anglaise, qui avait fort maltraité l'avant-

garde française, Byng y montra de l'hésitation, et, en général, l'action ne fut pas très animée de sa part. *L'Intrépide* qui, comme on l'a vu, avait été démâté, se trouvant en danger d'être pris, l'amiral, pour aller à son secours, fit cesser le feu, en sorte que le champ de bataille resta à l'escadre française, qui vit s'éloigner les Anglais sans les poursuivre. Le lendemain, les deux escadres étaient à toute vue l'une de l'autre, le marquis de la Galissonnière faisant route pour reprendre sa station devant Minorque. L'amiral Byng assembla un conseil de guerre qu'il consulta sur la possibilité de recommencer le combat. Il y exposa le mauvais état de plusieurs de ses vaisseaux, l'infériorité relative de son escadre comparée à celle des Français, et enfin l'avantage qu'avait cette dernière, dans le cas d'un combat meurtrier, de renouveler ses troupes et de mettre ses blessés à terre. En effet, l'examen qui fut fait de l'état de l'escadre fit reconnaître que trois des plus forts vaisseaux étaient, en raison de leurs avaries, dans l'impossibilité de tenir la mer. Il fut donc décidé qu'il serait imprudent de recommencer une action qui ne présentait aucune chance de succès. En conséquence, l'escadre se dirigea sur Gibraltar, où elle entra le lendemain.

Dès que le gouvernement anglais reçut la nouvelle de l'issue de l'expédition, il chargea les amiraux Hawke et Saunders de prendre le commandement de l'escadre, et donna des ordres pour mettre en arrestation l'amiral Byng. Le fort Saint-Philippe, dont la tranchée était ouverte depuis le 10 mai, se rendit le 27 juin. Le général Blakeney, qui ne pouvait résister plus long-temps, demanda et obtint la plus belle capitulation. Le maréchal de Richelieu consentit à faire transporter la garnison anglaise à Gibraltar.

Cette conquête, et la bataille navale qui l'avait précédée, furent célébrées en France avec des transports de joie; en Angleterre, au contraire, le peuple se livra à une fureur qui approchait de la rage. Byng fut pendu en effigie. Les journaux ministériels l'accablèrent de leurs calomnies, tandis que la honte de cet événement aurait dû rejaillir tout entière sur des ministres inhabiles, qui s'étaient laissés frapper de la terreur panique d'une invasion dont le projet ne pouvait être que simulé, et qui, négligeant les avis réitérés qu'ils recevaient des préparatifs faits à Toulon, avaient envoyé dans la Méditerranée une escadre beaucoup trop insuffisante, lorsque les ports d'Angleterre regorgeaient de vaisseaux. Aussi, après l'événement, les ministres se reprochèrent-ils mutuellement la faiblesse de leurs déterminations. Fox n'avait pu parvenir à vaincre les terreurs du duc de Newcastle, ni la présomption de l'amiral Anson, qui était persuadé, disait-il, que l'escadre de l'amiral Byng battrait facilement toutes les forces que les Français pourraient réunir dans la Méditerranée.

Dans la session qui s'ouvrit peu de temps après, la chambre des Communes interpella le ministère sur la perte de Minorque, et elle désira en connaître les causes. On se livra rapidement à un examen de pièces qui auraient exigé un travail considérable pour les classer et les extraire, et il fut résolu par la chambre : « 1° que, d'après « les avis reçus par les ministres, ils avaient eu raison « d'appréhender l'invasion de l'Irlande ou de l'Angle- « terre; 2° qu'ils n'avaient pu, avec sûreté, détacher un « plus grand nombre de vaisseaux pour l'expédition « confiée à l'amiral Byng. »

Cette déclaration ne lava pas entièrement les ministres aux yeux de la partie éclairée du public; mais,

pour lui donner le change, on se hâta de faire les apprêts du jugement du malheureux amiral. Une cour martiale, composée de cinq amiraux et neuf capitaines, se réunit, le 28 décembre 1756, à bord du vaisseau *le Saint-George*, dans la rade de Portsmouth.

Après avoir entendu un grand nombre de témoins, cette cour déclara : « Que, dans le combat du 20 mai, « l'amiral Byng n'avait pas fait les derniers efforts pour « prendre, saisir et détruire les vaisseaux du roi de « France, et qu'il n'avait pas employé tout ce qui était « en son pouvoir pour secourir le fort Saint-Philippe. « En conséquence, les membres déclarèrent, à l'unani- « mité, que l'article 12 du Code maritime, qui, dans ce cas, « prononce la peine de mort, sans laisser aucune option « à la discrétion des juges, lui était applicable; cependant, « croyant que sa mauvaise conduite n'était l'effet ni de « la lâcheté, ni de la perfidie, ils se reposaient dans la « clémence du roi. »

Ils la sollicitèrent, en effet, dans un écrit particulier signé par tous les juges, et adressé aux lords de l'amirauté. Cette requête était conçue dans les termes suivants : « Nous, soussignés, président et membres de la cour « martiale assemblée pour le jugement de l'amiral Byng, « croyons utile d'informer Vos Seigneureries que, dans « le cours de cette longue procédure, nous avons fait tous « nos efforts pour découvrir la vérité, et pour rendre, à « la fois, la justice qui est due à l'accusé et à notre pays; « mais nous ne pouvons nous empêcher d'épancher de- « vant Vos Seigneureries le chagrin dont nous sommes « pénétrés, par la nécessité de condamner un homme à « mort, d'après l'extrême rigueur de l'article 12, qui lui « est applicable en partie, et qui n'admet point de modi- « fication dans le cas où le crime est commis par erreur

« de jugement. C'est pourquoi, tant pour le soulagement « de nos consciences, que par justice pour l'accusé, nous « supplions de la manière la plus instante Vos Seigneu- « reries de le recommander à la clémence de Sa Majesté. »

Les amis du malheureux amiral espéraient beaucoup d'une pareille requête; mais le peuple de Londres, qui avait demandé la guerre contre la France avec une haine féroce, poursuivait de ses clameurs l'amiral Byng. Les ministres, qu'on accusait eux-mêmes de négligence ou de trahison, crurent devoir livrer cette victime à l'animadversion publique, et le roi ne fit pas grace. Le maréchal de Richelieu, sollicité par Voltaire, fit un imprudent effort pour sauver l'amiral anglais, et le certificat qu'il envoya aux juges, dans l'espoir de le justifier, n'était pas de nature à produire cet effet.

Byng, lui-même, adressa aux lords de l'amirauté un mémoire justificatif de sa conduite; mais, comme il l'avait prévu, rien ne put ébranler la résolution des ministres à son égard. Avant de subir son jugement, il remit à l'officier de l'amirauté un écrit dans lequel il déclarait qu'il éprouvait dans l'intérieur de sa conscience la satisfaction de s'être acquitté de son devoir avec fidélité, selon son jugement et ses moyens; et il se qualifiait de victime destinée à détourner le ressentiment de la nation indignée.

Byng fut fusillé, le 14 mars 1757, aux acclamations de la populace, et, dit un historien contemporain[1], plusieurs de ses compatriotes, qui ne le croyaient pas coupable, applaudirent à un jugement qui punissait le malheur, et ne montrait aux amiraux de salut que dans la victoire.

(1) Lacretelle, *Histoire de France pendant le dix-huitième siècle.*

LINOIS.

LINOIS

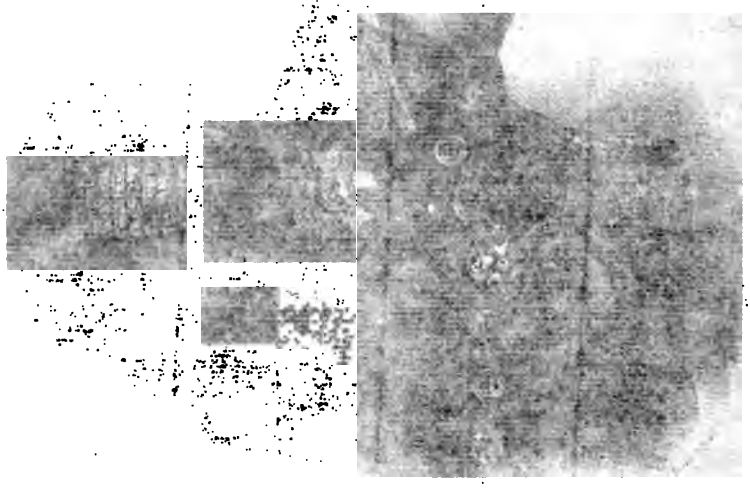
[illegible] DURAND DE [illegible],

[illegible] OFFICIER DE LA LÉGION-
[illegible] DE SAINT-LOUIS,

[illegible] Brest le [illegible] janvier [illegible]

[illegible] la marine à l'âge de quinze ans, comme [illegible] fit sa première campagne sur la chatte [illegible] au cabotage dans le golfe de Gascogne [illegible] l'armement des ports. En 1776, il s'em-[illegible] même qualité sur le vaisseau [illegible] *Prothée*, [illegible] canons, avec lequel il fit une campa-[illegible] moins sur [illegible] de France, aux îles-du-[illegible] dans les mers de l'Amérique. A son retour à [illegible] 1778, la guerre étant déclarée, il passa sur [illegible] *bien-aimé*.

[illegible] comme, le [illegible] février [illegible] lieutenant de [illegible] campagne, c'est-à-dire officier auxiliaire, [illegible] *Scipion*, de [illegible] de ces [illegible] il [illegible] du comte D'Or-[illegible] dans la Manche, avec [illegible] d'Espagne, [illegible] sur [illegible]



LINOIS

(CHARLES-ALEXANDRE-LÉON DURAND DE),

COMTE, VICE-AMIRAL HONORAIRE, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Brest le 27 janvier 1761.

Entré dans la marine à l'âge de quinze ans, comme volontaire, Linois fit sa première campagne sur la chatte *le César*, employée au cabotage dans le golfe de Gascogne, pour l'approvisionnement des ports. En 1776, il s'embarqua, en la même qualité sur le vaisseau *le Prothée*, de soixante-quatre canons, avec lequel il fit une campagne de vingt-un mois sur les côtes de France, aux Iles-du-Vent et dans les mers de l'Amérique. A son retour à Brest, en août 1778, la guerre étant déclarée, il passa sur le vaisseau *le Bien-aimé*.

Ayant été nommé, le 27 février 1779, lieutenant de frégate pour la campagne, c'est-à-dire officier auxiliaire, il s'embarqua, en cette qualité à bord du *Scipion*, de soixante-quatorze. Sur le premier de ces bâtiments, il fit partie de l'armée navale aux ordres du comte D'Orvilliers, et sur le second il navigua dans la Manche, avec l'armée combinée de France et d'Espagne, et ensuite sur les côtes d'Espagne, dans celle de l'amiral Cordova.

LINOIS.

Au commencement de l'année 1781, Linois, qui était attaché à la direction du port de Brest, comme aide de port, fut promu au grade d'enseigne de vaisseau et de port, et de cette époque à 1789, où il fut fait lieutenant de port, il fit diverses campagnes sur les côtes d'Espagne, à Saint-Domingue, aux Iles-du-Vent, et dans les mers de l'Inde, sur les vaisseaux *le Diadème* et *le Réfléchi*, la gabare *le Barbeau*, les frégates *la Danaé* et *la Proserpine*.

A l'organisation de la marine, en 1791, il prit rang parmi les lieutenants de vaisseau, à la date de son brevet de lieutenant de port, et passa, dans ce grade, sur la frégate *l'Atalante*.

Pendant les trente-huit mois qu'il y fut embarqué, il parcourut les mers de l'Inde, les côtes de Malabar, de Coromandel et celles d'Afrique. Cette frégate, à son départ de l'Ile-de-France, fut chargée, concurremment avec *la Fidèle*, d'escorter un convoi de douze bâtiments richement chargés, qui entra heureusement au port de Lorient, après cent vingt-cinq jours de traversée.

A son retour en Europe (mars 1794), la plus horrible famine affligeait alors la France. Le contre-amiral Vanstabel était attendu à Brest, ramenant de l'Amérique septentrionale un nombreux convoi chargé de farines. Il était de la plus grande importance de faire arriver ce convoi à bon port, en trompant la vigilance des Anglais, qu'on savait être à sa poursuite. L'amiral Villaret, qui commandait à cette époque les forces navales réunies à Brest, donna à Linois le commandement de *l'Atalante*, de trente-six canons, avec la mission de croiser entre les parallèles du 48° et du 49° degré de latitude et 16° de longitude, pour surveiller le passage du convoi attendu des Etats-Unis, et prévenir l'amiral qui l'escortait qu'une

escadre de cinq vaisseaux croisait à environ vingt lieues plus loin à l'est, pour protéger son entrée à Brest. On mit sous ses ordres la corvette *la Levrette* et le brick *l'Epervier*.

Cette division appareilla de la rade de Brest le 10 avril 1794. Le 3 mai suivant elle se trouvait par la latitude indiquée, lorsqu'elle fut dispersée par un coup de vent des plus violents. Le 5, la tempête s'était apaisée; Linois, profitant d'une éclaircie, cherchait à déterminer, par la hauteur, la position où il se trouvait, lorsqu'à midi ses vigies découvrirent un grand nombre de voiles dans le nord-est.

Les instructions du capitaine Linois lui prescrivant de s'attacher à reconnaître tous les bâtiments qu'il rencontrerait, il tint le vent. Bientôt il s'assura que c'était un convoi de vingt-huit bâtiments, escortés par deux vaisseaux de guerre, et faisant route au sud-ouest.

Poussés par une bonne brise, ces deux vaisseaux commencèrent à donner la chasse à *l'Atalante*. Linois, voulant soustraire *la Levrette*, qui était parvenue à le rallier, lui fit signal de liberté de manœuvre, et elle fit route vent arrière en se couvrant de voiles. Un des vaisseaux, *le Saint-Alban*, abandonna *l'Atalante* pour la suivre. L'autre (*le Swiftsure*, de soixante-quatorze) continua la chasse. Le mauvais état dans lequel se trouvaient la mâture et le grément de *l'Atalante*, dont les avaries n'avaient été qu'imparfaitement réparées à cause de la violence du vent, donnait sur elle, à ce vaisseau, un grand avantage de marche. Vers huit heures du soir, se trouvant à portée et au vent, il lui tira plusieurs coups de canon, auxquels elle riposta par ses canons de retraite. La nuit du 5 au 6 se passa entièrement dans les alternatives d'un combat dont la force ou la faiblesse du vent devait amener le commen-

cement. La journée du lendemain s'écoula dans la même incertitude; la brise était tombée, la mer était calme. *L'Atalante* avait bordé ses avirons de galères, mais avec le vent elle avait perdu la chance d'échapper au vaisseau par sa marche. Dans la nuit, les vents varièrent de trois à quatre quarts, toujours faibles; *l'Atalante* se trouvait un peu au vent; mais par d'autres variétés le vaisseau gagna cet avantage et il en profita pour lui envoyer sa volée, qui lui démonta deux canons de l'arrière de sa batterie.

Le 7 mai, vers deux heures du matin, le vent ayant un peu fraîchi, *l'Atalante* prit les amures à tribord, *le Swiftsure* manœuvrant pour la doubler au vent. Linois, ne voyant plus la possibilité d'éviter le combat, vint alors du lof, dans le dessein de lui envoyer sa volée en enfilade; mais, à ce moment, ses voiles reçurent une petite brise qui le sépara du vaisseau. Elle ne dura que peu de temps; le calme revint, et à trois heures et demie le combat recommença.

Depuis une heure on se battait de part et d'autre avec acharnement; le grément de *l'Atalante* était criblé, ses voiles étaient en lambeaux; les hommes manquaient dans la batterie, et plusieurs fois l'officier qui la commandait en avait envoyé demander au capitaine pour remplacer ceux qui étaient tués ou blessés. Un matelot ayant été coupé en deux à côté de Linois, ses membres vinrent le frapper à la figure et le renversèrent sur le pont. On vint alors lui annoncer que la frégate était percée par l'avant à la flottaison, et que l'eau y pénétrait abondamment. Dans l'espoir qu'elle coulerait bientôt il ordonna de cesser le feu. Au même moment, un boulet ayant coupé la corne d'artimon, le pavillon tomba à la mer avec elle. Il était alors quatre heures un quart.

Un canot du *Swiftsure* aborda bientôt *l'Atalante*; il prit le capitaine Linois, qu'il conduisit à bord du vaisseau, où le capitaine Boyles le reçut en lui faisant compliment sur sa belle défense, et en lui remettant son épée que celui-ci lui présentait. Le 17 mai suivant, *le Swiftsure* et *l'Atalante* mouillaient dans la rade de Cork, en Irlande.

Le capitaine Linois resta environ onze mois prisonnier en Angleterre. Rentré en France au mois d'avril 1795, il fut nommé capitaine de vaisseau le 4 mai de la même année. Peu de temps après, il prit le commandement du *Formidable*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Villaret. Sortie de Brest dans les premiers jours du mois de juin 1795, cette armée soutint deux combats successifs; le premier eut lieu le 17 juin, à la hauteur de Groix, et le second, le 23 du même mois, à cinq lieues ouest de Groix[1]. Dans ce dernier, trois vaisseaux tombèrent au pouvoir des Anglais; *le Formidable* fut du nombre, mais Linois ne le rendit qu'après avoir combattu vaillamment. Il reçut une forte contusion à la tête et une blessure à l'œil gauche, de l'usage duquel il est privé depuis ce temps.

Linois ne resta que deux mois prisonnier cette seconde fois. Le représentant du peuple à Brest permit au capitaine de vaisseau anglais John Carrulhers, de retourner en Angleterre, sous la condition d'être échangé pour lui; l'amirauté ayant approuvé cet échange, Linois se rendit à Paris, et, sur le rapport du ministre de la

(1) L'armée française, dans ce combat, se composait de douze vaisseaux, dont un seul à trois ponts et des frégates.

L'armée ennemie, sous le commandement de lord Bridport, était de quatorze vaisseaux dont huit à trois ponts, un de quatre-vingts canons, cinq de soixante-quatorze, et plusieurs frégates.

marine, le comité de salut public, par un arrêté du 5 septembre 1795, lui fit reprendre son rang d'ancienneté, en le portant à la première classe des capitaines de vaisseau, à compter du 2 janvier 1794. A l'organisation de 1796, il fut nommé chef de division des armées navales et prit le commandement du *Nestor*, de soixante-quatorze. Lors de l'expédition d'Irlande, ce vaisseau faisait partie de l'armée aux ordres de l'amiral Morard de Galles. Arrivé dans la baie de Bantry avec trois vaisseaux et quatre frégates, son rang d'ancienneté lui en donna le commandement, et il proposa aux officiers-généraux de l'armée de terre d'opérer le débarquement des quatre mille hommes qui se trouvaient sur ces bâtiments; mais cet avis n'ayant pas été adopté, et Linois ne jugeant pas prudent de rester dans cette baie, où il pouvait être assailli par un coup de vent ou attaqué par des forces supérieures qu'il savait être retenues dans la baie de Cork par les vents de sud-ouest, il ne s'occupa plus que du soin de sauver cette portion de l'armée, avec laquelle il parvint à rentrer à Brest, malgré les forces qui bloquaient ce port, amenant avec lui quatre prises, dont un trois-mâts, armé de seize canons, qu'il avait faites dans sa traversée.

Linois ayant été promu au grade de contre-amiral, au mois de mars 1799, il remplit, pendant environ vingt mois, les fonctions de chef d'état-major général de l'armée navale aux ordres de l'amiral Bruix, et successivement des contre-amiraux Delmotte et Latouche-Tréville.

Au mois d'octobre de l'année suivante, Linois fut désigné pour commander en second l'escadre expéditionnaire aux ordres de l'amiral Ganteaume, et il porta son pavillon sur le vaisseau *le Formidable*. Il participa à la prise de la frégate anglaise *le Succès*, ainsi qu'aux atta-

ques que cette escadre entreprit contre Porto-Ferrajo, de l'île d'Elbe.

Les vaisseaux *le Formidable*, *l'Indomptable*, de quatre-vingts canons, et *le Desaix*, de soixante-quatorze, se trouvant le plus gravement atteints de l'épidémie qui régnait dans l'escadre, l'amiral Ganteaume se vit forcé d'expédier ces trois vaisseaux, sous le commandement de Linois, pour le port de Toulon; il y fit embarquer les malades de l'escadre, après les avoir remplacés par des hommes valides. Heureusement cette division, mal armée, parvint sans rencontre au port de Toulon, où, après lui avoir donné de nouveaux équipages, on la mit en état de reprendre la mer, en lui adjoignant la frégate *le Muiron*, de quarante canons. Le contre-amiral Linois en conserva le commandement; elle était destinée à se joindre à l'escadre espagnole, commandée par l'amiral don Juan Moreno. Elle sortit de Toulon le 13 juin 1801, ayant à bord environ seize cents hommes de troupes expéditionnaires.

Après avoir donné la chasse aux croisières ennemies dans le golfe de Lyon, favorisé la sortie de Marseille d'un convoi de quarante voiles pour l'approvisionnement de Toulon, Linois se dirigea sur Cadix. Parvenu au détroit de Gibraltar et contrarié par les vents d'ouest, il jugea devoir changer sa position, qui était observée de Gibraltar. Dans la nuit, il se porta à l'entrée de Malaga. Le 3 juillet, il se trouvait, au point du jour, à l'entrée du port, où naviguaient plusieurs caboteurs, dans le nombre desquels on remarqua un brick de guerre que l'on chassa et qui bientôt fut amariné. C'était le brick *le Spédy*, de vingt-quatre canons, ayant soixante-quatre hommes d'équipage et commandé par lord Cochrane.

Les vents ayant varié au nord-est, l'amiral Linois se

porta au détroit. Etant à son entrée, le 4, au lever du soleil, un bateau, qui avait été expédié de la côte, lui donna l'avis que sept vaisseaux et une frégate, sous les ordres de l'amiral Saumarez, bloquaient Cadix, et que, d'un autre côté, il était suivi par l'escadre de l'amiral Warren, à laquelle il avait été signalé par les frégates qu'il avait chassées en sortant de Toulon. Dans cette extrémité, Linois n'avait d'autre parti à prendre que de se jeter dans la baie de Gibraltar, et il mouilla, le 4 juillet au soir, dans la rade d'Algésiras.

Le 5 au matin, le premier soin de Linois fut de se transporter à terre, pour se concerter avec les autorités, sur les moyens de concourir à la défense de la division française en cas d'attaque, et mieux juger, d'un point dominant, de la position à faire prendre à chaque bâtiment.

Une embarcation de Gibraltar ayant été signaler à sir James Saumarez l'arrivée de la division française, cet amiral quitta aussitôt sa station de Cadix; il passa le détroit dans la nuit du 5 au 6 juillet, et se trouva, le matin à sept heures, doubler le cap del Carnero, à l'entrée de la baie de Gibraltar. Son escadre se composait de six vaisseaux, dont trois de quatre-vingt-quatre canons, trois de soixante-quatorze, et une frégate.

Au moment où l'escadre anglaise doublait ce cap et formait sa ligne de bataille, la division française était en mouvement pour prendre sa ligne d'embossage projetée, dont la droite s'appuyait au sud sur l'Ile-Verte, espèce de rescif servant de base à une batterie de cinq pièces de vingt-quatre et de dix-huit, et la gauche allait s'appuyer au nord, sur les fortifications délabrées de la batterie de Saint-Jacques, armée de cinq pièces de dix-huit. Ces deux batteries étaient en mauvais état et mal approvisionnées. *Le Formidable*, que montait Linois,

était le plus au nord. Il avait à sa droite *le Desaix*, *l'Indomptable* et la frégate *la Muiron*. Les vents variaient du nord au nord-ouest.

L'escadre anglaise, couverte de voiles, continuait de s'avancer sur une seule ligne, en longeant la côte. *Le Vénérable*, dont le capitaine connaissait parfaitement la baie, était à la tête. L'amiral Saumarez, tenant le vent, gouverna sur *le Formidable*, dans le dessein de doubler ce vaisseau, de passer entre la terre et la ligne d'embossage, et de mettre ainsi la division française entre deux feux.

Ce changement de direction révéla de suite à Linois l'intention de l'amiral anglais; sa détermination fut aussitôt prise; il fit à ses vaisseaux le signal de couper leurs câbles et de s'échouer au plein en profitant de la variété de la brise, qui avait molli et varié du nord au nord-est; mais le mouvement d'abatée fut long et inégal. Toutefois le feu n'en continua pas moins avec vigueur, et ce premier engagement, qui avait commencé à huit heures et demie, dura environ deux heures.

L'amiral Saumarez, n'ayant pu parvenir à doubler la gauche de la division française, crut ne pouvoir la réduire qu'en s'emparant de l'Ile-Verte, dont la batterie, mal servie et mal approvisionnée, avait cessé son feu. Il y détacha, dans ce but, plusieurs chaloupes remplies de troupes. Le capitaine de *la Muiron*, mouillée entre la terre et *l'Indomptable*, s'apercevant de ce mouvement, fit promptement embarquer, sous le commandement de leur officier, les cent trente hommes qui composaient la garnison de sa frégate, et ils arrivèrent assez à temps pour occuper l'Ile-Verte avant les Anglais. Aussitôt la batterie recommença son feu; un des canots anglais est coulé, un autre est pris. Le vaisseau *le Pompée*, ayant

r le bas-fond situé vis-à-vis cette batterie, et
n même temps le feu de *l'Indomptable*, fut
mener son pavillon; mais plusieurs chaloupes
Gibraltar vinrent le relever et le remorquer,
on eût pu l'amariner.

ment où les vaisseaux français exécutaient leur échouage, sept chaloupes canonnières espagnoles, sorties du port d'Algésiras, étaient venues former la gauche de la ligne, sous la protection de la batterie Saint-Jacques. Elles prirent un moment part au combat, en s'abritant du flanc des vaisseaux français; mais bientôt il ne leur resta d'autre moyen de salut que de s'échouer à terre, ce qu'elles firent, pour ne pas compromettre inutilement leurs équipages.

L'engagement durait depuis six heures, sans interruption; l'escadre anglaise, désemparée, laissait languir son feu; trois de ses vaisseaux étaient démâtés de leurs mâts de hune, et tous avaient éprouvé de fortes avaries dans leur grément et dans leur voilure. L'amiral Saumarez, alors, fit cesser le combat, et se dirigea sur Gibraltar avec les cinq vaisseaux qui lui restaient, abandonnant *l'Annibal*, qui, échoué près du *Formidable*, resta au pouvoir de la division française. L'amiral Linois s'acquit, dans cette action, une très grande gloire, puisque, par sa belle défense, il changea en triomphe une défaite que l'infériorité de ses forces rendait presque certaine.

Dans cette action, la perte des Anglais s'éleva à quinze cents hommes environ; l'escadre française eut cent quatre-vingts hommes tués et trois cents blessés. Au nombre des premiers étaient les capitaines Lalonde et Moncousu, officiers d'une grande distinction, commandant, le premier, *le Formidable*, et le second, *l'Indomptable*.

Cependant l'amiral Linois ne s'abusait pas sur sa posi-

tion. A la vérité les Anglais avaient perdu le tiers de leurs forces; mais ils allaient trouver à Gibraltar toutes les ressources pour réparer leurs bâtiments et renforcer leurs équipages, tandis que lui ne pouvait attendre de secours que de Cadix. Il s'empressa donc de solliciter auprès de l'amiral Massaredo, qui commandait la marine espagnole en ce port, tous ceux qu'il pourrait lui donner tant en agrès qu'en munitions, afin de mettre ses vaisseaux en état de quitter promptement la rade d'Algésiras, où ils étaient exposés, non-seulement aux vents, mais à une nouvelle attaque des Anglais.

En attendant les secours réclamés, Linois mit en œuvre tous les moyens qu'il avait à sa disposition pour réparer ses avaries, et l'activité qu'il y apporta fut telle, qu'en très peu de temps sa division se trouva en état de soutenir un second engagement.

L'amiral Saumarez, de son côté, jaloux de réparer l'échec qu'il venait d'éprouver contre des forces aussi inférieures aux siennes, ne négligeait rien pour se mettre en état d'aller attaquer de nouveau la division française, et il employait aux réparations de ses vaisseaux les ressources de toute espèce que lui offraient l'arsenal et les chantiers de Gibraltar.

Les secours attendus par l'amiral Linois arrivèrent enfin; l'amiral don Juan de Moreno, sorti de Cadix le 8 juillet, arriva le lendemain devant Algésiras, avec cinq vaisseaux, trois frégates et un brick [1]; mais déjà l'escadre anglaise réparée était sortie de Gibraltar, et avait repris son poste d'observation.

Le 12, à une heure après midi, les vents étant à l'est,

(1) *Le Real Carlos*, de cent douze canons; *le San-Hermenegilde*, de cent douze canons; *le San-Fernando*, de quatre-vingt-quatorze;

l'amiral Moreno fit le signal d'appareiller. Le mouvement du vaisseau de tête de la ligne, pour sortir de la baie, fut suivi successivement, de sorte que l'ordre de bataille naturel des vaisseaux espagnols se trouva formé de suite au vent des vaisseaux français.

A la hauteur de Gibraltar, un calme inégal vint déranger la régularité de cet ordre et retarder la marche des derniers vaisseaux, tandis que l'escadre anglaise, favorisée par une brise fraîche de l'est, se forma en ligne de bataille au vent de l'armée combinée. Cette escadre se composait alors de cinq vaisseaux, une frégate, un brick et une frégate portugaise.

Conformément aux ordonnances qui régissent la marine espagnole, l'amiral Moreno porta son pavillon sur l'une de ses frégates, *la Sabine*, et il engagea l'amiral Linois à l'y suivre. On concevra facilement la répugnance de l'amiral français à quitter son vaisseau; mais les exigences de la hiérarchie militaire, jointes à la nécessité de concerter les mouvements de l'escadre combinée et la transmission des signaux, l'emportèrent, et il confia le commandement du *Formidable* au capitaine de frégate Troude, qu'il avait appelé à son bord après la mort du capitaine Lalonde.

Au coucher du soleil, tous les vaisseaux de la flotte franco-espagnole avaient réussi à doubler le cap del Carnero, en profitant habilement de toutes les variations de la brise; *l'Annibal* seul, qui, bien que remorqué par

l'Argonaute, de soixante-quatorze; *la Sabine*, frégate de quarante-quatre; ces cinq bâtiments sous pavillon espagnol; *le Saint-Antoine*, de soixante-quatorze; *le Libre*, de quarante-quatre; *l'Indienne*, de quarante-quatre, et *le Vautour*, de quatorze; ces quatre derniers sous le pavillon français.

l'Indienne, n'avait pu parvenir, à cause du mauvais état de sa mâture, à s'élever assez au vent, s'était vu contraint de relâcher à Algésiras. L'amiral Moreno fit mettre en panne à une lieue sous le vent de l'ennemi, pour faciliter le mouvement des vaisseaux que le calme avait surpris; lorsque la ligne fut formée, il en prit la tête, alluma ses fanaux, et signala l'ordre de front pour arriver au détroit. L'escadre combinée manœuvra d'abord en assez bon ordre, malgré l'extrême obscurité qui régnait; mais bientôt, en raison de l'inégalité de marche des vaisseaux qui la composaient, nul ne put conserver son poste.

L'amiral Saumarez, qui s'était toujours maintenu au vent et en observation, s'apercevant du désordre de la ligne ennemie, força de voiles pour joindre les derniers vaisseaux. Vers onze heures, il fit signal au *Superbe* d'attaquer ceux qui étaient à sa portée. Ce vaisseau, passant alors entre *le Real Carlos* et *l'Herménégilde*, lâcha ses bordées de tribord et de babord, sur l'un et sur l'autre, et, forçant de voiles, il s'éloigna. Les deux trois-ponts qui, dans l'obscurité, n'avaient pu voir la manœuvre du vaisseau anglais, se prenant réciproquement pour ennemis, se livrèrent un combat acharné, s'abordèrent en se combattant, et, le feu s'étant déclaré à bord de chacun d'eux, ils sautèrent simultanément. Cette terrible explosion retentit au loin, et produisit à Cadix l'effet d'un tremblement de terre; trois cents hommes seulement, des deux mille quatre cents qui composaient les équipages de ces vaisseaux, échappèrent à la mort en se jetant dans les embarcations avant l'explosion; mais, pour comble de malheur, ils se réfugièrent à bord du *Saint-Antoine*, au moment où ce vaisseau amenait pour *le César* et *le Superbe*, qui l'avaient entièrement démâté. *La Sabine*, dont les feux restèrent allumés pendant toute

la nuit, fut constamment le point de mire des bordées de l'escadre ennemie.

Le jour vint éclairer enfin les amiraux espagnol et français sur l'état de leur escadre. Le vent était au sud-est, petit frais, et l'on entendait le bruit d'un combat dans la partie de l'Est; Don Juan Moreno fit alors former une ligne de bataille avec les vaisseaux qui lui restaient, se dirigeant sur la fumée qu'on apercevait. C'était la fin d'un brillant combat que *le Formidable* avait soutenu, seul, contre trois vaisseaux anglais et une frégate [1]. Resté maître du champ de bataille, ce vaisseau faisait route pour Cadix, où l'escadre combinée entra le soir du même jour.

La perte des deux plus beaux vaisseaux de la marine espagnole causa dans le royaume une consternation générale; mais la victoire remportée par l'amiral Linois devant Algésiras, et le beau combat du capitaine Troude, assurèrent au pavillon français la gloire de cette courte et mémorable campagne de mer. Par brevet du 28 juillet 1801, le premier consul Bonaparte décerna à l'amiral Linois un sabre d'honneur, à titre de récompense nationale.

A la fin de l'année 1801, Linois sortit de Cadix avec trois vaisseaux et trois frégates, ayant à bord dix-huit cents hommes de troupes de débarquement. Arrivé au Cap, le 15 février 1802, il les remit à la disposition du général Leclerc, et opéra, après deux mois de séjour dans la colonie, son retour à Brest, avec l'escadre de l'amiral Villaret.

Par le traité de paix conclu à Amiens en 1801, l'Angleterre s'étant engagée à restituer Pondichéry à la France,

(1) Voir l'article du contre-amiral Troude.

l'amiral Linois fut chargé d'y transporter le général Decaen, nommé capitaine-général des établissements français dans l'Inde.

L'escadre, sous le commandement de Linois, se composait d'un vaisseau, trois frégates et deux transports [1], ayant à bord, outre les passagers civils et militaires, environ douze cents hommes de troupes.

Elle appareilla de la rade de Brest, le 6 mars 1803, et, le 11 juillet suivant, elle mouillait devant Pondichéry. A son grand étonnement, l'amiral Linois trouva le pavillon anglais flottant encore sur cette ville, et une escadre anglaise, forte de cinq vaisseaux, trois frégates et deux corvettes, sous les ordres de l'amiral Reigner, mouillée à une petite distance. Mais cet étonnement cessa dès le lendemain; le brick *le Bélier*, sorti de Brest dix jours après lui, apportait au général Decaen sa nomination de capitaine-général des Iles de France et de la Réunion, et à l'amiral Linois l'ordre de se rendre immédiatement à l'Ile-de-France, pour y attendre de nouvelles instructions, tout faisant présager une prochaine rupture.

La position de Linois était critique; il ne pouvait douter que l'escadre anglaise, qui avait quitté le mouillage de Goudelour, pour se rapprocher de la division française, ne mît opposition à son départ. En conséquence, il eut recours à la ruse; affectant de la sécurité, réclamant de l'obligeance de l'amiral anglais des chaloupes pour l'aider à affourcher ses bâtiments, sollicitant, pour le lendemain, de l'eau et des vivres frais, dont il était privé; il donna, en même temps, des ordres secrets,

(1) *Le Marengo*, de soixante-quatorze canons; *l'Atalante* et *la Belle Poule*, de quarante; *la Sémillante*, de trente-six; et les transports *la Côte-d'Or* et *la Marie-Françoise*.

qui furent si bien exécutés qu'à minuit précis chaque bâtiment, ne sacrifiant qu'une ancre, appareilla en silence, et le 16 août 1803 l'escadre mouillait dans la rade de l'Ile-de-France.

La belle campagne de l'amiral Linois dans les mers de l'Inde exige que nous en donnions ici les détails. A la reprise des hostilités entre l'Angleterre et la France, il reçut l'ordre de croiser contre le commerce anglais, dans ces parages. Linois fit sa première sortie de l'Ile-de-France le 8 octobre 1803, avec *le Marengo*, *la Belle Poule*, *la Sémillante* et la corvette *le Berceau*. Ces bâtiments portaient des troupes destinées à renforcer les garnisons de l'île de la Réunion et de Batavia. Chemin faisant, il captura plusieurs bâtiments richement chargés, dont un de quinze cents tonneaux, percé pour cinquante-six bouches à feu, quoique n'en montant que douze, et dont la cargaison valait un million. Il alla ensuite attérir à Sumatra; mais avant d'entrer dans le détroit de la Sonde, il se rendit à Bencoulen, où il mouilla, hors de la portée d'un fort qui battait sur la rade. Plusieurs bâtiments anglais, mouillés sur cette rade, avaient appareillé, à la vue de l'escadre française, et s'étaient réfugiés à Poolo-Bay, petit port situé à deux lieues plus au sud. L'amiral y expédia *la Sémillante* et *le Berceau*, avec ordre de détruire tous les bâtiments qu'ils y trouveraient. Six navires richement chargés furent brûlés par les Anglais eux-mêmes, les Français en incendièrent cinq autres, ainsi que trois magasins de la Compagnie des Indes, remplis de poivre, de riz, d'opium et de tabac. Ils amarinèrent, en outre, un grand bâtiment à trois mâts richement chargé. Cette expédition causa aux Anglais une perte de douze à quinze millions.

Le 12 décembre, l'escadre mouilla à Batavia; après y

être restée pendant dix-sept jours, pour y prendre les vivres et les approvisionnements qu'elle n'avait pu se procurer à l'Ile-de-France, elle reprit la mer, passa le détroit de Gaspard, et parvint, à la fin de janvier 1804, à vue et au vent de l'île Poolo-Aor, à l'entrée des mers de Chine. Les fièvres de Batavia avaient sévi dans la division, et *le Marengo* avait déjà plus de quatre-vingts malades sur les cadres.

Le capitaine d'un bâtiment américain, que *le Marengo* avait visité au détroit de la Sonde, ayant informé l'amiral Linois qu'il avait laissé à Canton dix-sept bâtiments de la Compagnie anglaise qui devaient en partir incessamment, il résolut de les intercepter. Plusieurs navires neutres, qui furent visités, s'accordèrent aussi à signaler dans la rade de Canton dix-sept vaisseaux de la Compagnie et six country-ships, qui n'attendaient que l'escorte annoncée de cinq vaisseaux pour mettre sous voiles.

Le 14 février, au matin, *le Marengo* était mouillé près de Poolo-Aor avec *le Berceau* et *l'Aventurier; la Belle Poule* et *la Sémillante*, s'étant tenues sous voiles toute la nuit, se trouvaient sous le vent, ayant été drossées par les courants. Les vigies annoncèrent des voiles au nombre de plus de vingt. L'amiral, persuadé que c'était le convoi qu'il attendait, leva l'ancre et laissa arriver pour rallier ses frégates; le ralliement opéré, il tint le vent et se forma en ligne de bataille. Cinq des bâtiments de la flotte anglaise se détachèrent alors pour venir reconnaître l'escadre française; ensuite ils tinrent le vent et se formèrent en ligne.

L'intention de l'amiral Linois étant d'éviter un combat de nuit, il manœuvra pour tâcher de gagner le vent au convoi, qui resta en panne et les feux allumés. Le lendemain, au jour, on compta vingt-sept voiles dans la

laise. Les renseignements donnés ne portant
e nombre les bâtiments marchands sortis de
on, l'amiral dut conclure que l'excédant se compo-
s iments de guerre formant l'escorte du convoi.
uvres de la nuit lui avaient fait gagner le vent,
e française se trouvait à une portée et demie
de c: le la flotte anglaise; mais le calme s'opposait
à ce qu'elle la joignît. A huit heures, la brise s'étant
élevée, le convoi prit la route du sud, rangé sur deux
lignes; celle du vent se composait de huit à dix bâti-
ments qui paraissaient destinés à le protéger et à le dé-
ıdre. L'escadre française, alors, se dirigea sous toutes
v s sur le convoi. Cinq gros bâtiments s'avancèrent
à sa rencontre; mais Linois, craignant de voir son escadre
entre deux feux, lui fit signal de venir au vent. Vers
midi et demi, ayant encore manœuvré pour attaquer le
convoi, *le Marengo* tira enfin les premiers coups de
canon et le combat commença.

Bientôt le vaisseau ennemi le plus avancé, ayant éprouvé quelques avaries, laissa arriver; mais, soutenu par ceux qui le suivaient, il prêta de nouveau côté, et ils firent, tous ensemble, un feu très vif et très nourri. Ceux qui avaient viré d'abord se réunirent à ceux qui combattaient, et trois de ceux qui, les premiers, avaient pris part à l'action, manœuvrèrent pour couper l'escadre française par derrière, tandis que le reste de la flotte, se couvrant de voiles et laissant arriver, annonçait l'intention de l'envelopper. Par cette manœuvre, les Anglais rendaient la position de Linois très dangereuse; la supériorité de leurs forces était évidente, et l'amiral devait, dès lors, éviter les suites d'un engagement aussi inégal. Profitant de l'espèce de fumée qui enveloppait son escadre, il vira lof pour lof, et courant à l'est-nord-

est, il s'éloigna de l'ennemi, qui, cependant, continua à le chasser pendant plusieurs heures, en lui envoyant des bordées sans effet.

Après cette rencontre, la croisière de Poulo-Aor ne présentait plus d'avantages pour la mousson qui régnait; l'amiral Linois, dans le but de procurer à ses équipages affaiblis par les maladies un repos qui leur était nécessaire, se décida à retourner à Batavia. Après y être resté huit jours et y avoir pris des vivres et des approvisionnements, il se dirigea sur l'Ile-de-France, où il arriva le 2 avril 1804. *La Belle Poule* et *l'Atalante*, dont il s'était séparé au détroit de la Sonde, pour les envoyer croiser sur les côtes de Sumatra et de l'Inde, rentrèrent quelques jours après, amenant avec elles une prise estimée six à sept millions. Il résulte de cette campagne que, bien que l'amiral Linois en eût manqué le but principal, qui était la prise du convoi de la Chine, insuccès qui ne doit être attribué qu'au petit nombre de forces qu'il commandait, il a fait éprouver aux Anglais des dommages évalués plus de vingt millions.

Dans les derniers jours de juin de la même année, Linois se disposa à entreprendre une nouvelle croisière. Il appareilla du port nord-ouest, avec *le Marengo*, *l'Atalante* et *la Sémillante*. Il se porta d'abord au sud de Madagascar et croisa pendant quelques jours à l'ouvert du canal Mozambique. Après avoir été battu par le mauvais temps, il alla mouiller à la baie de Saint-Augustin, relâche très fréquentée par les navires anglais. Lorsque ses bâtiments eurent réparé les avaries qu'ils avaient éprouvées dans leur grément et leur voilure, Linois remonta le canal et croisa quelque temps à vue des îles Comores et Anjouan, point le plus convenable pour intercepter les navires qui se rendent dans l'Inde par ce

passage. Trompé dans son attente, il remonta au Nord et alla s'établir sur un autre point de l'Océan Indien A peine y était-il arrivé qu'il captura deux country-ships armés, l'un de seize canons, l'autre de quatorze, chargés de riz et marchandises sèches, qu'il expédia pour l'Ile-de-France. Après ces captures, Linois s'approcha de l'île de Ceylan. Pendant vingt-quatre jours, il croisa dans le sud-est, à trente lieues de cette île, rendez-vous qu'il avait assigné à *la Psyché* et à *la Belle Poule*, qui n'avaient pu sortir avec lui de l'Ile-de-France. Las de les attendre, Linois résolut d'aller chercher les Anglais dans leurs ports.

L'escadre entra dans le golfe du Bengale. Elle passa à environ vingt lieues au large de Madras, et alla visiter les rades de Masulipatam et de Coringo; de là elle prolongea la côte de Golconde, et arriva, le 18 septembre, devant Vizagapatam[1], l'un des principaux établissements anglais. Trois grands bâtiments y étaient mouillés et l'un des trois fut reconnu pour vaisseau de guerre; c'était *le Centurion;* les deux autres étaient *la Princesse Charlotte*, vaisseau de la Compagnie, armé de vingt-six canons, et chargé de toiles, cordages, sucre, salpêtre, etc., et *le Barnabé*, navire de quatre cents tonneaux. Linois, s'approchant sous pavillon anglais, n'inspira point de défiance à ces bâtiments, puisque *le Centurion* conserva ses voiles au sec, sur leurs cargues. Cependant, avant qu'il ne fût arrivé à portée de canon, ce vaisseau fit des signaux de reconnaissance, qui, comme on le pense bien, restèrent sans réponse. *Le Centurion*, alors, ainsi que les batteries de

(1) Ville de l'Hindoustan anglais, présidence de Madras, dans les serkars septentrionaux, à vingt lieues sud-ouest de Cicacole, et à soixante-sept nord-est de Masulipatam, sur une petite baie du golfe du Bengale, près du cap Dolphin.

la côte, se disposèrent au combat. *L'Atalante* et *la Sémillante*, qui se trouvaient à une grande distance en avant du *Marengo*, s'approchèrent jusqu'à une demi-encâblure (cinquante toises) du vaisseau anglais, sans brûler une amorce. *L'Atalante* lui envoya alors toute sa bordée, et passa à terre de lui, pendant que *la Sémillante*, restée au large, le canonnait à petite portée. *Le Centurion* riposta vigoureusement et les batteries de terre ouvrirent bientôt aussi leur feu sur les frégates; mais après quelques volées ce vaisseau coupa ses câbles, et, à l'aide de ses menues voiles, il se dirigea sur la côte, où il parut échoué, le travers au large. C'est dans cette position qu'il reçut les premières bordées du *Marengo;* son pavillon tomba et il cessa son feu. Linois fit aussi cesser le sien, et l'on se disposait à envoyer amariner le vaisseau anglais, lorsque *le Marengo* toucha de l'avant sur un fond de vase, quoique la sonde rapportât encore onze brasses de l'arrière. Toutefois il se dégagea promptement et reprit la bordée du large pour s'élever au vent. *Le Centurion*, profitant de cette circonstance, rehissa son pavillon et recommença son feu sur *le Marengo*, qui lui présentait alors la poupe; mais Linois ne tarda pas à virer de bord, et, se dirigeant de nouveau sur *le Centurion*, il vint s'embosser par son travers; la canonnade devint alors très vive entre ces deux vaisseaux.

Pendant ce temps, les frégates amarinaient le vaisseau de la Compagnie, *la Princesse Charlotte*, qui s'était rendu sans se défendre, et forçaient *le Barnabé* à se jeter à la côte, où, peu de minutes après, il fut brisé et submergé.

Le combat avec *le Centurion* durait depuis une heure et demie; Linois, jugeant qu'il ne pourrait pas le forcer à se rendre, et que le capitaine préférerait le jeter à la côte, se décida enfin à l'abandonner. plusieurs motifs le

forçaient à adopter ce parti; *le Marengo* avait des avaries majeures dans sa mâture et dans ses voiles, il était à quinze cents lieues du seul port qui lui fût ouvert, environné de bâtiments ennemis qui à chaque instant pouvaient le surprendre; Linois n'hésita donc pas à quitter la côte de Coromandel, et il fit route pour l'Ile-de-France avec ses frégates. Il y entra le 1er novembre, après une campagne de quatre mois et demi.

Le Marengo ayant le besoin le plus indispensable d'être caréné, l'amiral s'en occupa immédiatement; toutefois il expédia ses frégates à la mer, et six mois après elles rentrèrent à l'Ile-de-France avec plusieurs prises très riches.

Les réparations du *Marengo* étant entièrement terminées, et ayant pris pour six mois de vivres, l'amiral appareilla avec *la Belle Poule*, le 22 mai 1805, pour entreprendre une troisième croisière. Il alla l'établir à l'entrée de la mer Rouge, et ensuite sur la côte de Ceylan. Sur ce dernier point et à vue du port de Galles, dont on apercevait les habitants sur les forts, il captura le vaisseau de la Compagnie *le Brunswick*, de vingt-six canons, très richement chargé, et fit jeter à la côte *la Sarah*, de mille tonneaux, qui se rendaient en Chine; mais un bâtiment neutre qu'il visita lui ayant donné l'avis qu'une escadre anglaise croisait dans ces parages, il se détermina à les quitter et il se dirigea vers le cap de Bonne-Espérance. Chemin faisant, il rencontra un convoi composé de dix vaisseaux de la Compagnie, quatre country-ships chargés de troupes, tous armés et escortés par un vaisseau de quatre-vingts. Linois n'hésita point à attaquer ce convoi; mais voyant bientôt qu'il n'y avait pour lui, en raison de son infériorité, aucun avantage à espérer de cette attaque, il quitta le combat, ayant déjà huit

hommes blessés et quelques avaries assez majeures. Il continua alors sa route pour le cap de Bonne-Espérance, où il arriva le 17 septembre.

Pendant la relâche qu'il y fit, il fut rejoint par *l'Atalante;* mais, peu de temps après, cette frégate fut jetée à la côte par une tempête, qui fit périr trois grands bâtiments hollandais et trois américains, et mit en très grand danger tous ceux qui se trouvaient sur la rade du Cap.

Le 10 novembre suivant, *le Marengo* et *la Belle Poule* mirent à la voile. L'intention de l'amiral Linois était d'aller visiter la côte d'Angole, pour capturer les bâtiments qui y faisaient la traite des noirs, espérant trouver à bord des pièces à eau, des cordages et surtout du biscuit, objets dont ces deux bâtiments étaient dépourvus, et qu'ils n'avaient pu se procurer au cap de Bonne-Espérance. Trompé dans son attente, il remonta vers le cap Lopez et il en visita toutes les baies; un bâtiment à trois mâts, de quatre cents tonneaux, et un brick de cent quatre-vingt-seize tonneaux, armé de seize canons, furent les seules prises qu'il fit sur cette partie des côtes d'Afrique, et encore ne lui offrirent-elles aucune des ressources qu'il espérait. Linois abandonna donc ces parages, et après avoir fait de l'eau et du bois à l'île du Prince, il se dirigea vers l'île de Sainte-Hélène, où il s'établit en croisière. Un navire américain qu'il visita, le 29 janvier 1806, lui annonça la prise du cap de Bonne-Espérance par les Anglais, et lui apprit en même temps qu'une escadre était à sa poursuite dans les parages mêmes où il croisait.

Dans la position où se trouvait Linois, manquant de vivres, d'agrès, et n'ayant pas un seul port où il pût s'en procurer, il ne lui restait d'autre parti à prendre que de

faire route pour France, et il s'y décida. Le 17 février, *le Marengo* coupait la ligne pour la douzième fois depuis son départ de Brest; ses équipages étaient réduits à une faible ration, afin de conserver assez de vivres pour le trajet qui leur restait à faire; officiers et matelots se berçaient de l'espoir de revoir bientôt leur patrie, dont ils étaient absents depuis trois ans; mais leur attente devait être trompée. Dans la nuit du 13 au 14 mars 1806, étant par 26° de latitude nord et 32° de longitude ouest, *le Marengo* et *la Belle Poule* tombèrent inopinément dans une escadre de sept vaisseaux, deux frégates et une corvette, commandée par l'amiral sir John Warren. Enveloppé par des forces aussi supérieures, Linois fit de vains efforts pour leur échapper. Le 14, à cinq heures du matin, *le London*, de cent dix canons, se trouvait à portée de voix du *Marengo*. Linois commença le feu et manœuvra pour aborder ce vaisseau; mais celui-ci l'évita, en laissant arriver. On se battit de part et d'autre avec acharnement, à portée de pistolet; mais enfin le *Marengo*, entouré par quatre vaisseaux qui le canonnaient depuis plus d'une heure, se vit obligé d'amener son pavillon; *la Belle Poule* éprouva le même sort; mais, avant de succomber, son capitaine eut, à la vue de l'escadre anglaise, un combat particulier avec une frégate de sa force, qu'il contraignit à la retraite après l'avoir sévèrement maltraitée. Dans cet engagement, *la Belle Poule* eut six hommes tués et vingt-quatre blessés; *le Marengo* perdit un officier et un élève, soixante hommes furent tués et quatre-vingt-deux blessés; de ce nombre étaient l'amiral, son capitaine de pavillon, et le jeune Linois, enseigne de vaisseau.

Ainsi se termina une campagne pendant laquelle l'amiral Linois avait glorieusement parcouru des mers

couvertes de forces ennemies très supérieures aux siennes. Toutefois, il avait le sentiment d'avoir bien rempli son devoir, et c'est une justice que les Anglais eux-mêmes ne purent s'empêcher de lui rendre.

Linois, conduit en Angleterre, y resta huit ans prisonnier sur parole. Il rentra en France au mois d'avril 1814, et au mois de juin suivant il fut nommé gouverneur de la Guadeloupe. Une ordonnance du roi, en date du 5 juillet de la même année, le créa chevalier de Saint-Louis.

L'amiral Linois prit possession de son gouvernement au mois de décembre 1814. Instruit, en 1815, du retour de Bonaparte en France, il fit tous ses efforts pour conserver au roi la colonie dont il lui avait confié le gouvernement; mais, au mois de juin de la même année, une insurrection ayant éclaté parmi les troupes, Linois se vit emprisonner, et bientôt forcé d'arborer le drapeau tricolore. Les Anglais, s'étant emparés de cette colonie au mois d'août 1815, Linois fut fait prisonnier et embarqué pour France. A son retour, il sollicita et obtint d'être mis en jugement pour le fait de la prise de la Guadeloupe. Traduit devant le conseil de guerre permanent de la première division militaire, l'amiral Linois, après l'instruction de son procès, qui avait duré six jours, fut honorablement acquitté, par jugement du 11 mars 1816. Admis à la retraite, au mois d'avril 1816, il reçut de Charles X, à l'époque du sacre (1825), le grade de vice-amiral honoraire, et il a été nommé grand-officier de la Légion-d'Honneur, le 1er mars 1831, par le roi Louis-Philippe.

D'AMFREVILLE.

AMFREVILLE

(FRANÇOIS DAVY, MARQUIS D'),

LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES, COMMANDEUR DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS,

Né au château d'Amfreville, près Valognes, en 1628, mort à Brest le 2 novembre 1692.

La famille d'Amfreville appartenait à la haute aristocratie de cette vieille Normandie, dont la noblesse a vu se placer plusieurs de ses membres sur divers trônes de l'Europe : Guillaume, en Angleterre; Hauteville, en Sicile, etc., etc. Aussi ses descendants étaient-ils tous voués, dès leur enfance, à la carrière des armes.

Le jeune d'Amfreville débuta dans l'armée de terre, en 1645, par la campagne où l'on reprit aux ennemis Roses, Béthune, Trèves et plusieurs autres places fortes; mais sa vocation était pour la marine, et il y entra comme garde en 1646.

Doué d'un caractère ardent, les entreprises les plus périlleuses étaient celles que d'Amfreville sollicitait de préférence; aussi, lorsqu'en 1673 le comte d'Estrées fut nommé au commandement de l'armée navale destinée à agir contre la Hollande, s'empressa-t-il de désigner

d'Amfreville pour être embarqué sur le vaisseau qu'il monta. Il assista aux trois combats que cette armée, réunie à celle des Anglais aux ordres du prince Robert, livra à l'armée hollandaise commandée par Ruyter.

En 1676, d'Amfreville commandait *le Suffisant*, de soixante-quatre. Ce vaisseau faisait partie de l'armée aux ordres de Duquesne, et il prit une part glorieuse au combat qu'elle livra aux armées hollandaise et espagnole réunies (janvier 1676), et dans lequel Ruyter fut blessé mortellement. Au mois de mai suivant, d'Amfreville trouva de nouveau l'occasion de se signaler dans le combat que le maréchal de Vivonne livra aux Hollandais et aux Espagnols, à la vue de Palerme, et dans lequel les alliés perdirent douze de leurs vaisseaux, quatre brûlots et six galères.

Lors du second bombardement d'Alger (juin 1683), d'Amfreville, qui avait été fait capitaine de vaisseau en 1683, commandait *la Couronne*, dans l'armée navale aux ordres de Duquesne[1]. On sait qu'à la suite de ce bombardement les Algériens implorèrent la paix, et qu'une des conditions du traité qui la leur accorda fut la remise de tous les esclaves faits sur les diverses nations. Le marquis d'Amfreville, qui avait été chargé de l'exécution de cette partie du traité, se rendit à Alger avec son vaisseau. Dans le nombre de ces esclaves se trouvait une assez grande quantité d'Anglais, qui, lorsqu'ils furent à bord, soutinrent à d'Amfreville que c'était en considération du roi d'Angleterre qu'ils étaient rendus à la liberté. D'Amfreville alors, faisant appeler le commissaire algérien : *Ces gens-ci,* lui dit-il, *prétendent n'être délivrés qu'au*

(1) Voir la Notice sur Duquesne, pour les détails de ce bombardement.

nom de leur roi; le mien ne prend pas la liberté de leur offrir sa protection. Je vous les remets; c'est à vous de montrer ce que vous devez au roi d'Angleterre. Tous les Anglais furent immédiatement débarqués et remis aux fers [1].

Au mois de mai de l'année 1684, une flotte de quatorze vaisseaux, vingt galères, dix galiotes, deux brûlots, huit flûtes, vingt-sept tartanes, et environ soixante-douze autres embarcations à rames, aux ordres de Duquesne, sortit de Toulon pour aller bombarder Gênes, où elle arriva le 17. Le marquis d'Amfreville faisait partie de cette flotte, sur le vaisseau *le Diadème*. Le bombardement, qui avait commencé le 18 mai, durait déjà depuis trois jours, lorsque, le 22, Duquesne, ayant envoyé porter des paroles de paix aux Génois, qui les avaient refusées, résolut d'opérer une descente. Le duc de Mortemart fut chargé de diriger cette opération. On divisa les troupes en trois corps: l'un, de douze cents hommes, était sous les ordres du duc; Tourville commandait le second, de huit cents hommes, et le troisième, aussi de huit cents hommes, était sous la conduite du chevalier de Lhéry, chef d'escadre. Le marquis d'Amfreville faisait partie de ce dernier corps. L'attaque devait avoir lieu vis-à-vis du fort qui est sur le bord de la mer, au milieu du faubourg de Saint-Pierre d'Aréna. La descente s'effectua, malgré la vive résistance qu'y opposèrent les Génois; on marcha droit au retranchement, qui fut enlevé; les cent hommes qui occupaient le fort l'abandonnèrent en même temps, et les Français s'en emparèrent.

(1) Voltaire, *Siècle de Louis XIV.* — *Abrégé chronologique de l'Hist. de France* du président Hainault.

Le lieu du débarquement étant ainsi assuré, on poussa les Génois de maison en maison, et, après un combat opiniâtre, on parvint à se rendre maître du faubourg, auquel on mit le feu. Mais tout-à-coup, les vents étant passés au sud-est grand frais, Duquesne rappela les troupes à bord. Le marquis d'Amfreville se distingua particulièrement dans cette expédition; il y fut blessé grièvement à la cuisse, et ce ne fut qu'à grand'peine qu'il put être transporté à bord de son vaisseau.

En 1690, le marquis d'Amfreville, qui avait été nommé lieutenant général des armées navales l'année précédente, fut chargé d'aller prendre à Brest le commandement d'une armée navale de trente-six vaisseaux, quatre brûlots et cinq flûtes, laquelle était destinée à se rendre sur les côtes d'Irlande pour y porter des secours en hommes et en munitions au roi Jacques II. Cette armée appareilla le 17 mars. Elle fut ralliée, dans sa route, par une division de cinq vaisseaux, une frégate et un brûlot, venant de Toulon sous les ordres du chevalier Paul, chef d'escadre; elle arriva à Cork le 22, débarqua ses troupes et ses munitions, et opéra son retour à Brest le 4 mai suivant, sans avoir fait d'autre rencontre que celle de deux corsaires anglais, dont elle s'empara.

Au funeste combat de La Hougue (29 mai 1692), le marquis d'Amfreville commandait *le Merveilleux*. Ce vaisseau fut un de ceux qui, lorsque le comte de Tourville, enveloppé par une grande partie de l'armée anglaise, était sur le point de succomber, vinrent le dégager et partager ses périls. La brillante valeur que déploya d'Amfreville dans cette action lui mérita l'honneur d'être cité, dans le rapport de Tourville, avec les Coëtlogon, de Bagneux, Gabaret, de Mongon, de Sainte-Maure, de Feu*quières*, d'Hervaux, du Rivau, de Chalars, du Maignon,

de Beaujeu et de La Roche-Allard, qui tous, disait l'amiral, donnèrent les preuves les plus éclatantes d'un courage héroïque. D'Amfreville reçut dans ce combat plusieurs blessures, dont quelques-unes étaient très graves. Son vaisseau, *le Merveilleux*, fut du nombre des douze qui, parvenus avec Tourville à la hauteur de La Hougue, y mouillèrent à la côte, mais qui ensuite, bloqués par les quarante vaisseaux anglais formant le corps de bataille, se virent bientôt forcés de s'y échouer, et y furent incendiés.

Après le combat de La Hougue, l'amiral Russel, étonné des prodiges qu'il avait vu faire au comte de Tourville, lui écrivit pour le féliciter sur l'extrême valeur qu'il avait montrée en l'attaquant avec autant d'intrépidité et en combattant si vaillamment, quoique avec des forces aussi inégales. Cet amiral faisait aussi l'éloge de MM. de Château-Morant et d'Amfreville, qui, disait-il, avaient fait un fort beau feu sur lui et sur ses matelots.

Le marquis d'Amfreville ne survécut pas long-temps à l'honneur qu'il s'était acquis dans cette action; il mourut à Brest, le 2 novembre 1692, des suites des blessures qu'il y avait reçues.

Deux autres d'Amfreville, frères du marquis, participaient aussi au combat de La Hougue; l'un commandait le vaisseau *l'Ardent*, l'autre *le Vermandois*, tous deux de soixante canons, et ils y firent des prodiges de valeur.

La famille des d'Amfreville s'est éteinte, en 1780, dans la personne du commandeur d'Amfreville. Mais, en 1723, Françoise Davy d'Amfreville épousa Jacques-Richard de Tourville, et de ce mariage naquit Jacques-Louis de Tourville, seigneur et patron de Tourville, au Cottentin,

héritier des d'Amfreville et bisaïeul maternel d'Anténor Hue, marquis de Caligny, officier supérieur du génie, dont le fils, Anténor de Caligny, sert aujourd'hui dans la marine comme lieutenant de frégate.

BERNARD DE MARIGNY

(CHARLES RENÉ-LOUIS, VICOMTE DE),

VICE-AMIRAL, GRAND'CROIX DE L'ORDRE DE SAINT-LOUIS, COMMANDANT DE LA MARINE AU PORT DE BREST,

Né à Seez (Orne) le 1er février 1740, mort à Brest le 25 juillet 1816.

Le père de Marigny appartenait à l'une des plus anciennes familles de la Normandie, mais la médiocrité de sa fortune ne lui eût pas permis de donner à ses huit enfants une éducation convenable et conforme à son rang, sans le secours de ces institutions bienfaisantes que la France devait à la sagesse et à la piété de ses rois.

Des trois frères de Marigny, l'aîné était officier de dragons, le second servait dans la marine, un autre était à l'école militaire. Quant à lui, destiné à l'état ecclésiastique, il fut placé de bonne heure au séminaire de Seez pour y suivre ses études. Mais la sollicitude de ses parents ne put maîtriser le penchant qui le portait aux entreprises [illegible]; à quatorze ans, il quitta la maison pater- [illegible] il réclama [illegible] son frère, [illegible] que lui de quelques [illegible] servait [illegible] marine [illegible] ce moment, une [illegible]

BERNARD DE MARIGNY

(CHARLES-RENÉ-LOUIS, VICOMTE DE),

VICE-AMIRAL, GRAND'CROIX DE L'ORDRE DE SAINT-LOUIS, COMMANDANT DE LA MARINE AU PORT DE BREST,

Né à Seez (Orne) le 1er février 1740, mort à Brest le 25 juillet 1816.

Le père de Marigny appartenait à l'une des plus anciennes familles de la Normandie, mais la médiocrité de sa fortune ne lui eût pas permis de donner à ses huit enfants une éducation convenable et conforme à son rang, sans le secours de ces institutions bienfaisantes que la France devait à la sagesse et à la piété de ses rois.

Des trois frères de Marigny, l'aîné était officier de dragons, le second servait dans la marine, un autre était à l'école militaire. Quant à lui, destiné à l'état ecclésiastique, il fut placé de bonne heure au séminaire de Seez pour y suivre ses études. Mais la sollicitude de ses parents ne put maîtriser le penchant qui le portait aux entreprises aventureuses; à quatorze ans, il quitta la maison paternelle, et se rendit à pied à Rochefort, où il réclama la protection de son frère, plus âgé que lui de quelques années, et qui y servait alors comme garde de la marine.

Le jeune Marigny se fit, dès ce moment, une règle de conduite dont il ne se départit jamais; n'ayant rien à

att[illegible] son père, mécontent du parti qu'il avait pris, il voulut désormais ne rien devoir qu'à lui-même, et il travailla nuit et jour pour acquérir les connaissances nécessaires à l'état qu'il embrassait. Ses efforts furent couronnés du succès. Admis, en 1754, parmi les gardes de la marine, l'année suivante il obtint un ordre d'embarquement sur la frégate *la Valeur*, avec laquelle il fit une campagne de quatorze mois. Cependant sa constitution semblait désavouer son goût pour le métier de marin, car pendant la durée de cette campagne il éprouva constamment le mal de mer; mais sa persévérance dompta chez lui la nature, et dans une nouvelle campagne qu'il fit sur le même bâtiment, les symptômes de cette maladie disparurent entièrement.

Nommé enseigne en 1757, le chevalier de Marigny s'embarqua d'abord sur la corvette *le Zéphir*, et ensuite sur *l'Actif*. Ce vaisseau faisait partie de l'escadre de huit vaisseaux et deux frégates, aux ordres du comte d'Aché, destinée à protéger les possessions françaises dans l'Inde, et il participa aux divers combats qu'elle soutint contre les Anglais sur la côte de Coromandel, en 1758.

Après une campagne d'environ quarante mois, le chevalier de Marigny revint en France sur *le Zodiaque*. Il servit successivement sur les vaisseaux *le Glorieux*, *le Minotaure*, *l'Union*, la frégate *la Légère*, et la flûte *la Garonne*, avec lesquels il fit diverses campagnes à Saint-Domingue, à la côte d'Afrique, aux îles du Vent, en Portugal et dans l'Inde, jusqu'en 1767, époque à laquelle il fut fait lieutenant de vaisseau. Etant à l'Ile-de-France, en 1768, il reçut l'ordre de s'embarquer, comme passager, sur un bâtiment de la Compagnie, avec la mission d'explorer les côtes de Coromandel et du Bengale. En effet, il visita les différents comptoirs européens, y recueillit

des renseignements précieux, qu'il consigna dans des mémoires particuliers. Ce voyage dura environ huit mois, et à son retour en France il déposa au ministère de la marine les résultats de ses recherches, dont l'utilité fut appréciée.

En 1770, Marigny fut nommé au commandement de *la Dorade.* Cette gabare, qui était destinée à faire le cabotage sur les côtes de France, fut employée à transporter à Rochefort une grande quantité de munitions navales accumulées depuis long-temps à Bayonne, et Marigny s'acquitta de cette mission, d'autant plus difficile qu'il était surveillé par les croiseurs anglais, avec tant d'intelligence, qu'il n'en fut jamais inquiété. Au désarmement de ce bâtiment, il fut nommé premier aide-major de la marine à Brest. Là, son zèle ne fut point inactif; il s'occupa, avec succès, de l'instruction et de la discipline des troupes.

Lorsqu'en 1773 on arma à Toulon une escadre dont le commandement était destiné au comte d'Estaing, le chevalier de Marigny fut désigné pour en faire partie sur le vaisseau *le Lion*; mais l'expédition projetée n'ayant pas eu de suite, l'escadre désarma sans avoir pris la mer. En 1775, Marigny fut fait chevalier de Saint-Louis, et nommé au commandement de la corvette *le Serin.* Il prit également celui de la station des îles du Vent, chargée de protéger le commerce français dans ces parages. Une maladie de près d'une année, causée par l'imprudence qu'il commit de coucher à bord de son bâtiment trop nouvellement peint, le força d'en quitter le commandement; mais lorsqu'il fut rétabli, on lui confia celui de la corvette *l'Etourdie*, avec laquelle il fit une campagne de six mois sur les côtes de la Manche.

A la fin de l'année 1777, le chevalier de Marigny, qui commandait la frégate *la Belle Poule*, fut chargé de re-

ux États-Unis le célèbre Franklin, qui avait été e France par le Congrès, pour solliciter des secours en hommes et en argent. Le 7 janvier 1778, cette frégate, se trouvant par le 45° 46 de latitude nord, et le 8° de longitude, fut rencontrée par les vaisseaux anglais *l'Hector* et *le Courageux*, tous deux de soixante-quatorze, qui lui tirèrent chacun un coup de canon à boulet. Ils parvinrent à placer *la Belle Poule* entre leurs feux, et enjoignirent au commandant de mettre son canot à la mer. Le chevalier de Marigny s'y refusa. Alors l'un des deux lui détacha une embarcation avec un officier qui lui fit les questions suivantes : « Qui êtes-vous? d'où venez-vous? où allez-vous? » Le chevalier répondit : « Je suis *la* « *Belle Poule*, frégate du roi de France; je viens de la « mer, et je vais à la mer; les bâtiments du roi mon « maître ne se laissent jamais visiter. » Après quelques pourparlers, dans lesquels le chevalier de Marigny montra la même réserve et le même caractère, l'officier anglais s'excusa sur ce que son commandant avait pris *la Belle Poule* pour une frégate américaine, masquée sous le pavillon français.

Contrarié pendant trente-six jours consécutifs par des vents contraires, dégréé et menacé de perdre sa mâture, ses vivres épuisés et son équipage accablé de fatigues, le chevalier de Marigny se vit contraint de revenir à Brest. Il n'y resta que le temps nécessaire pour transborder son équipage sur *la Sensible*, et il reprit immédiatement la mer avec cette frégate. Cette fois, sa traversée fut si heureuse, qu'après avoir débarqué aux États-Unis l'envoyé américain, et fait plusieurs prises considérables, dont une lettre de marque, il était de retour à Brest soixante-cinq jours après son départ de ce port. En opérant son retour, il fut rencontré, à la hauteur d'Halifax, par le

vaisseau anglais *le Centurion* et la frégate *le Diamant*. Le vaisseau le héla, en lui demandant où il allait. « Je « tiens la mer, » répondit le commandant, et il continua sa route.

L'activité continue du chevalier de Marigny avait altéré sa santé, et il aurait eu besoin de repos; mais l'horizon politique s'obscurcissait, tout prenait en France une attitude hostile, et le chevalier de Marigny ne crut pas devoir quitter le champ d'honneur. Effectivement, la guerre éclata entre la France et l'Angleterre, au mois de juin de la même année, et *la Sensible*, qui était la frégate de répétition du comte d'Orvilliers, participa au combat d'Ouessant, le 27 juillet 1778.

A la suite de cette affaire, Marigny fut nommé capitaine de vaisseau, et il passa au commandement de *la Junon*.

Le 25 juillet 1779, l'armée navale aux ordres du comte d'Orvilliers sortit de Brest pour se réunir aux Espagnols. Cette jonction opérée, elle entra dans la Manche, et se dirigea sur les côtes d'Angleterre. L'escadre légère, que commandait La Touche-Tréville était en avant. Le 17 août, au matin, *la Junon*, qui en faisait partie, signale plusieurs voiles au vent, dont un vaisseau. Ayant reçu l'ordre de lui donner la chasse, elle suit ses mouvements, et, manœuvrant de manière à lui couper le chemin, l'atteint à demi-portée de canon de la côte. C'était *l'Ardent* de soixante-quatre canons. Le chevalier de Marigny, après avoir assuré son pavillon, commence le feu; il s'aperçoit que le vaisseau n'ouvrait ses sabords que l'un après l'autre, et dès lors il le juge mal préparé au combat. Par une manœuvre savante, il passe derrière lui pour l'attaquer à tribord. *L'Ardent* répond faiblement au feu nourri de *la Junon;* ses coups sont incertains, mal dirigés, et il allait

se lorsque la frégate *la Gentille*, joignant *la Ju-*
n ie le vaisseau à babord. Celui-ci se trouvant
(leux feux, et voyant s'approcher l'escadre légère,
amena. Le chevalier de Marigny eut tout l'honneur de ce combat. Plus tard, le marquis de Rossel fut chargé d'en faire le sujet d'un tableau qui fut envoyé au commandant de *la Junon*. Ce tableau portait en légende : *Donné par le roi au brave chevalier de Marigny*. Le ministre de la marine, en lui annonçant ce cadeau flatteur, lui disait dans sa lettre : « Sa Majesté vous donne le comman-« dement du vaisseau *l'Ardent*, que vous avez attaqué « et combattu si vaillamment. »

L'année suivante, *l'Ardent*, faisant partie d'une division commandée par le chevalier de Ternay, prit part à l'engagement qu'elle soutint, le 21 juin 1780, contre cinq vaisseaux anglais.

En 1781, une escadre de huit vaisseaux, aux ordres du chevalier Destouches, ayant à bord un corps de troupes d'environ mille hommes, destiné à renforcer l'armée américaine, se rendait dans la Chesapeak, lorsque, le 16 mars, elle fut rencontrée par celle de l'amiral Arbuthnot, également composée de huit vaisseaux. Dans le combat qui eut lieu, *l'Ardent*, pris entre le feu du *London*, de quatre-vingt-dix-huit et du *Royal-Oak*, de soixante-quatorze, allait succomber, lorsque *l'Eveillé*, de soixante-quatre, que commandait le Gardeur de Tilly, parvint à le dégager, malgré la disproportion de leurs forces réunies; *l'Ardent* eut cinquante-quatre hommes tués et un grand nombre de blessés dans cette affaire.

L'année suivante, le chevalier de Marigny prit part, avec *l'Ardent*, aux combats des 25 et 26 janvier, sous Saint-Christophe, et à la prise de cette île, qui en fut le

résultat. Chargé par le comte de Grasse de se rendre en France pour y rendre compte des opérations de l'armée, le chevalier de Marigny quitta *l'Ardent*, et prit passage sur la frégate *l'Aigrette*. Cette mission lui épargna la douleur de se trouver à la malheureuse journée du 12 avril 1782. Son vaisseau *l'Ardent* y fut pris, et son frère le comte de Marigny, qui commandait *le César*, sauta en l'air avec ce vaisseau.

Au commencement de l'année 1783, le chevalier, devenu vicomte de Marigny, reçut l'ordre d'aller prendre, à Toulon le commandement du vaisseau *la Victoire*, mais la paix, qui fut conclue le 20 juin, rendit cet armement inutile.

Cet événement semblait devoir condamner le vicomte de Marigny à un long repos; une occasion se présenta cependant bientôt d'utiliser ses services, et le ministre, qui connaissait son infatigable activité, s'empressa de la saisir. Les Portugais avaient construit un fort à Cabinde, l'un des principaux comptoirs de la côte d'Angôle. Ils n'y admettaient aucun navire étranger et gênaient les opérations des négociants qui venaient y faire la traîte. Le roi de France, ne croyant pas devoir tolérer cette atteinte portée aux franchises dont ses sujets avaient toujours joui, ordonna l'armement d'une division composée de *la Vénus*, frégate de trente-six, *la Lamproie*, gabare de vingt-quatre, et *l'Anonyme*, cutter de dix canons. Le commandement de cette division fut confié au vicomte de Marigny, et ses instructions lui enjoignaient de protéger, par tous les moyens possibles, le commerce français à la côte d'Angôle. Il appareilla de Brest avec ces trois bâtiments, portant trois cents hommes de troupes, et mouilla devant Cabinde, le 17 juin 1784.

Un fort assez imposant battait la passe, et une frégate

ix, mouillée à l'entrée, en défendait l'ap- vicomte de Marigny n'hésite pas à faire con- officier qui commandait cette frégate le but de sa ssio ; il place ensuite *la Vénus* de manière à couper toute communication entre la frégate portugaise et le fort. Alors il signifie au commandant de ce fort les ordres précis qu'il a d'assurer l'indépendance du commerce français, et sa ferme résolution d'employer la force pour les faire exécuter. Il dispose en même temps les troupes de débarquement qu'il avait amenées, et se prépare à une attaque vigoureuse.

Les Portugais paraissent d'abord vouloir résister, puis le commandant du fort demande un délai de trente jours pour prendre les ordres du gouverneur général. Il était cinq heures du soir; le vicomte de Marigny lui accorde jusqu'au lendemain à sept heures du matin. A midi le fort était rendu et sa démolition commencée. Plusieurs prisonniers, au nombre desquels se trouvait un prince africain, furent rendus à la liberté, et le commandant de *la Vénus* emporta les bénédictions de tous les négociants français dont il avait si chaudement défendu les intérêts.

La cour de Lisbonne, informée de l'issue de cette expédition, se plaignit hautement, et fit demander par son ambassadeur, comme une réparation, la destitution de l'officier qui l'avait dirigée. Le conseil en fut donné, mais Louis XVI était trop grand et trop généreux pour céder aux suggestions d'une politique aussi pusillanime; et le maréchal de Castries, alors ministre de la marine, approuva, au contraire, hautement la conduite de celui qui avait si bien et si rapidement rempli la mission qu'il lui avait confiée.

Dans l'escadre d'évolution qui fut armée en 1784, la frégate *la Fine*, que commandait le vicomte de Marigny,

fut citée pour l'habileté et la précision de ses manœuvres; à son retour à Brest, il passa au commandement du vaisseau *le Téméraire*, et sur de nouveaux bruits de guerre, il reçut l'ordre de se rendre à Toulon, pour y prendre le commandement d'une escadre destinée pour les mers de l'Inde.

Au mois d'août 1784, le vicomte de Marigny fut nommé major du corps royal des canonniers matelots, et, au mois de mai 1786, il fut fait chef de division et major de la première escadre.

Il était chargé d'une inspection des ports, en 1789, et il se trouvait à Cherbourg lorsque Louis XVI y vint visiter les travaux qui s'exécutaient alors en ce port. Il eut l'honneur d'être brigadier du canot qui porta Sa Majesté en rade; en rentrant dans l'embarcation pour retourner à terre, le roi fit un faux pas; le vicomte de Marigny le saisit aussitôt dans ses bras, et, malgré l'embonpoint du monarque, il le porta jusque dans la chambre du canot. « Mon Dieu, monsieur de Marigny que vous êtes fort! » lui dit Louis XVI en souriant[1]. « Sire, un Français est « toujours fort, quand il tient son roi dans ses bras. » Le ton de respect et d'enthousiasme dont le vicomte de Marigny accompagna ces paroles, parut faire impression sur le monarque, et il y a lieu de croire que cette circonstance fut la source des sentiments que Louis XVI conserva toujours pour lui.

En 1790, le port de Brest devint le théâtre de la révolte et des plus grands excès. Le vicomte de Marigny était à cette époque major-général de la marine, et les factieux devaient naturellement haïr un homme aussi

(1) Le vicomte de Marigny avait cinq pieds neuf pouces, une figure imposante, et l'aspect le plus martial.

dé[illegible] son prince, et aussi strict observateur de la [illegible] Une nuit, on plaça à sa porte la potence et le carc[illegible] l'on attachait les criminels; mais rien ne put ébranler son courage ni sa constance. Quelques jours après, on vint lui apprendre, au milieu de la nuit, que deux ou trois mille marins séduits se sont révoltés, et demandent la tête du major-général. Il prend à la hâte son uniforme, son épée et court à la caserne. « Vous de-« mandez ma tête, dit-il aux marins mutinés; la voici, « je viens vous l'apporter. » Ces mots, prononcés avec force, et avec l'accent de l'indignation, joints à l'aspect de cette figure imposante que rien ne faisait pâlir, étonnent les révoltés; les clameurs cessent, les groupes se dissipent, et les chefs de la révolte tombent à ses pieds, en demandant grace.

Cependant il ne fut bientôt plus possible de lutter contre le torrent de la révolution. Le comte d'Hector, commandant de la marine, et tous les officiers jusque là fidèles, voyant l'inutilité de leurs efforts, prirent le parti d'émigrer. Alors le vicomte de Marigny reçut l'ordre de prendre le commandement de la marine, et le ministre en le lui transmettant lui disait *que c'était un nouveau sacrifice que le roi attendait de lui.*

En 1792, Marigny fut fait contre-amiral. Mais ce fut en vain qu'il opposa son inébranlable courage aux fureurs des factions; convaincu lui-même qu'il ne pouvait plus rien pour le service du roi, il demanda et obtint sa démission. A cette époque, il comptait trente-trois campagnes, avait exercé quatorze commandements, et assisté à sept combats, tous glorieux.

Louis XVI, par une lettre close qu'il lui adressa, lui défendit formellement d'émigrer, et, pour l'attacher de plus près à sa personne, il le nomma sous-gouverneur

du Dauphin; mais, témoin des attentats du 20 juin 1792 et de la fatale journée du 10 août, ce ne fut que par une espèce de miracle qu'il échappa lui-même à la mort.

Lors du procès de Louis XVI, le vicomte de Marigny apprend, au fond de sa retraite, qu'au nombre des chefs d'accusation portés contre le roi, se trouvait celui d'avoir commandé et autorisé l'émigration. Il possédait une preuve du contraire; croyant que l'exhibition d'une défense formelle, faite à lui-même par le monarque, pourra servir à sa cause, il accourt à Paris, se présente à M. de Malesherbes, la lui communique, et demande à la lire à la barre de la Convention. Le roi, instruit de cette démarche, dit à son défenseur : « Je vous défends (et ce sera « probablement le dernier ordre que je vous donnerai) « de faire aucune mention de ce brave homme dans mon « procès; ce serait l'exposer, et probablement sans au- « cune utilité pour moi. »

Cependant le vicomte de Marigny ne put échapper à la persécution; jeté en prison avec sa sœur, sa femme et ses trois enfants, ils y éprouvèrent tous les genres de privations. Bientôt il fut appelé devant le tribunal révolutionnaire, comme prévenu d'avoir fait partie de l'armée royale de l'Ouest. On le confondait avec un de ses cousins, qui s'était distingué dans cette armée. Il allait être condamné, lorsqu'un des membres du tribunal se lève, et lui adressant la parole : « Non, lui dit-il, tu n'es pas « le brigand de la Vendée; je te reconnais, tu es un « brave homme, un homme juste et le père du soldat. Tu « as été mon major; tu m'as quelquefois fait mettre en « prison, mais toujours je l'avais mérité. Citoyens col- « lègues, je réponds de son civisme. » Cette harangue l'arracha à la mort, et il fut reconduit en prison. Rendu

par la chute de Robespierre, le vicomte de lla cacher sa vie dans un modeste asile qu'il po ux environs de Brest. Il s'y livra à l'éducation de se ants, et partagea ses loisirs entre l'étude et l'a- Nommé maire de sa commune sous le gou- neme t impérial, il n'accepta ces fonctions que dans pouvoir être utile à ses concitoyens, et effec- tive t, son administration paternelle et bienveillante lui ta leur amour et leurs bénédictions.

Le ur de la Restauration arrivé, Louis XVIII se res- sou it du vicomte de Marigny, ce modèle d'honneur, de dévouement et de fidélité. Il fut nommé vice-amiral le 13 juin 1814, et le 27 décembre de la même année, il reçut la grande décoration de l'ordre de Saint-Louis.

Au mois de décembre 1815, le roi le nomma commandant de la marine au port de Brest. Replacé à la tête d'un port où il avait laissé de si honorables souvenirs, il y fut reçu avec enthousiasme. Par une conduite pleine de sagesse et de modération, il sut calmer les passions diverses, maintenir l'ordre et la discipline, et bientôt il n'y eut plus de rivalités que celles que faisait naître l'émulation pour le service.

Tout entier aux devoirs de sa place, le vicomte de Marigny se livrait au travail avec l'ardeur d'un jeune homme; mais enfin ses forces trahirent son courage; ces fatigues continuelles achevèrent de briser les ressorts d'une constitution déjà usée par une vie laborieuse et tourmentée. Au mois de juin 1816, il ressentit les premières atteintes d'une maladie aiguë; malgré ses souffrances, il voulut assister à une fête donnée à l'occasion du mariage du duc de Berri; il passa la revue des troupes, mais chacun put voir, avec douleur, les ravages que déjà la maladie

avait produits sur lui. Les fatigues qu'il éprouva dans cette journée déterminèrent les symptômes les plus graves, et il succomba le 25 juillet suivant.

Le jour de la mort du vicomte de Marigny fut un jour de deuil pour la marine et pour les habitants de Brest. Ses restes mortels, exposés dans son hôtel, reçurent le tribut des regrets des officiers de tous les corps, des marins et des citoyens, dont sa haute réputation de vertu et d'intégrité lui avaient acquis l'estime et l'admiration.

A.r Maurin
1835.

TROUDE.

TROUDE

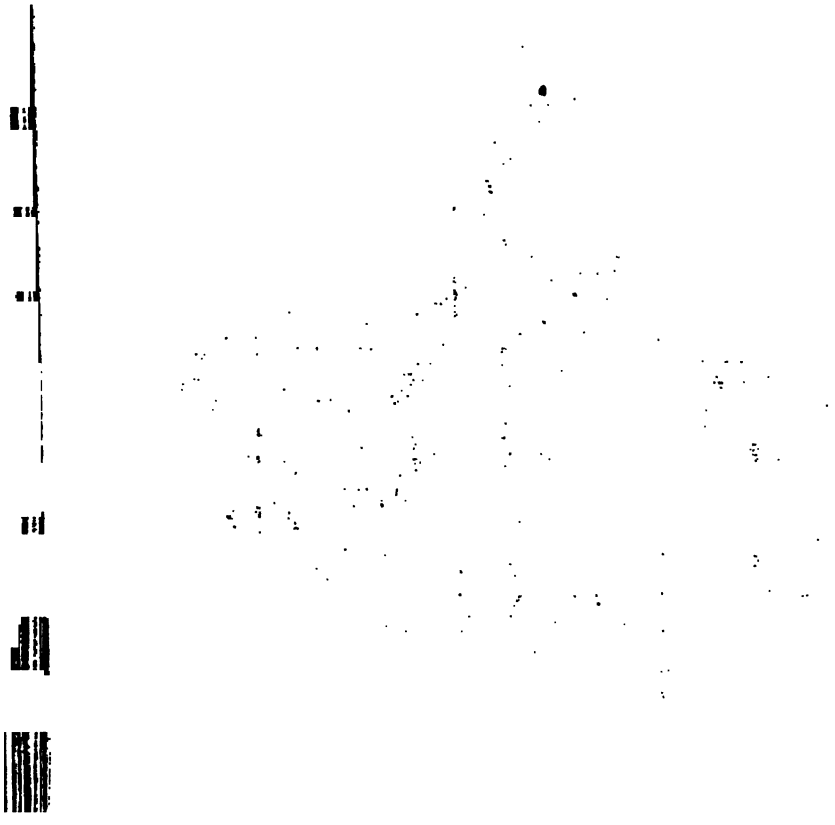
[illegible]

[illegible]

[illegible]

Troude, [illegible]
maritime [illegible]
navi[illegible]
diver[illegible]
l'Aimable-Victor [illegible]
Martinique.

La guerre avant [illegible]
Troude [illegible]
sur [illegible]
s'[illegible]
à croiser [illegible]
Ce [illegible]
vales aux [illegible]
partici[illegible]
Antille [illegible] aux Graves, [illegible]
la prise [illegible]
embarqué [illegible] *Crescent* [illegible]
en se rend[illegible] devant Gibraltar [illegible]



TROUDE

(AIMABLE-GILLES),

CONTRE-AMIRAL, OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Cherbourg le 1er juin 1762, mort à Brest le 1er février 1824.

Troude, destiné de bonne heure à suivre la carrière maritime, s'embarqua comme pilotin, en 1776, sur le navire *la Sainte-Catherine*, qui faisait le cabotage. Après divers voyages sur ce bâtiment, il passa, en 1777, sur *l'Aimable-Victor*, avec lequel il fit deux campagnes à la Martinique.

La guerre ayant éclaté entre la France et l'Angleterre, Troude quitta la navigation du commerce pour servir sur les bâtiments de l'Etat, et, au mois de mai 1779, il s'embarqua à Rochefort, sur le vaisseau *le Pluton*, destiné à croiser dans l'Océan. En 1781, il passa sur *l'Hercule*. Ce vaisseau, qui fit successivement partie des armées navales aux ordres de M. de Guichen et du comte de Grasse, participa aux quatre combats qu'ils livrèrent dans les Antilles aux amiraux Graves, Hood et Rodney, ainsi qu'à la prise des îles Sainte-Lucie et Tabago. Troude était embarqué sur *le Crescent*, en 1782, lorsque cette frégate, en se rendant devant Gibraltar pour rejoindre l'armée

navale qui en faisait le siége, fut attaquée par une frégate anglaise, contre laquelle elle soutint un combat de deux heures.

A la paix de 1783, Troude se livra de nouveau à la navigation marchande, qu'il continua jusqu'à la fin de ée 1792. Il y était parvenu au grade de capitaine au cours, lorsqu'ayant été nommé enseigne de vaisu, le 16 janvier 1793, il s'embarqua en cette qualité sur *l'Achille*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Morard de Galles. Lors de la périlleuse et inutile croisière d'hiver que fit cette armée entre Groix et Belle-Ile, *l'Achille*, entre autres avaries, démâta de son mât de misaine et de celui d'artimon. Ces mâts, en billardant le long du vaisseau, lui faisaient courir le risque d'être défoncé, lorsque l'enseigne Troude, se jetant à la mer malgré le gros temps et la rigueur de la saison, parvint à les éloigner en coupant les manœuvres qui les retenaient. Ce trait de hardiesse et de courage lui mérita le grade de lieutenant de vaisseau, auquel il fut promu le 2 juillet 1793.

Au mois de mars 1794, le capitaine de vaisseau Bertrand Keranguen étant passé du commandement de *l'Achille* à celui de *l'Eole*, Troude le suivit sur ce vaisseau, et il assista aux trois combats qu'il soutint contre l'armée anglaise. Dans celui du 13 prairial an II (1er juin 1794), ce capitaine fut tué aux côtés de Troude, en soutenant vaillamment l'attaque de deux vaisseaux anglais qu'il combattait depuis plus d'une heure.

Troude était embarqué depuis près de deux ans sur *l'Eole*, et il en était le premier lieutenant, lorsqu'ayant été nommé capitaine de frégate au mois de mars 1796, il alla prendre à Rochefort le commandement de la corvette *la Bergère*. Pendant les trois années qu'il com-

manda ce bâtiment, il fit diverses campagnes à Cayenne, au Brésil et à la Guadeloupe.

Lorsqu'en 1799 l'amiral Bruix, alors ministre de la marine, alla prendre le commandement de l'armée navale réunie par ses soins au port de Brest, Troude lui demanda, comme une faveur, de quitter *la Bergère*, pour être embarqué en second sur l'un des vaisseaux de son armée. Bruix, qui avait eu l'occasion d'apprécier Troude lorsqu'il servait avec lui sur *l'Eole*, en 1794, accéda non-seulement à sa demande, mais le désigna comme capitaine de pavillon de l'un des vaisseaux amiraux de son armée. Prévenu trop tard de cette destination, il n'arriva à Brest qu'après le départ de l'amiral, de sorte qu'à son grand regret il se vit contraint d'attendre pendant plus d'un an, dans l'inactivité, le retour de l'armée. Alors il s'embarqua sur *le Tyrannicide*, qui bientôt après prit le nom de *Desaix*, et fit partie de l'escadre aux ordres de l'amiral Ganteaume, destinée à porter des troupes en Egypte. A son retour à Toulon cette escadre fut partagée en deux divisions, et celle dont *le Desaix* faisait partie passa sous le commandement du contre-amiral Linois.

Sortie de Toulon le 13 juin 1801, elle fut forcée de relâcher dans la baie d'Algésiras, où elle mouilla le 4 juillet suivant. Le 6 du même mois, cette division qui se composait de trois vaisseaux et une frégate, fut attaquée dans cette rade par l'escadre de l'amiral Saumarez, forte de six vaisseaux, dont trois de quatre-vingt-quatre, trois de soixante-quatorze et une frégate. L'engagement qui eut lieu dura six heures, et fut tout à l'avantage de la division française. L'amiral anglais se retira sous Gibraltar avec quatre vaisseaux; un avait été pris et l'autre s'était échoué[1]. Le capitaine du *Formidable* ayant été tué dans

(1) Voir, pour les détails de ce combat, la notice de l'amiral Linois.

, l'amiral Linois, qui le montait, appela le de frégate Troude au commandement de ce vaisseau.

Le 1 illet suivant, cette escadre, à laquelle étaient) indre six vaisseaux espagnols commandés par réno, appareilla pour se rendre à Cadix. L'amiral Linois, en passant sur la frégate *la Sabine*, que montait l' miral espagnol, laissa le commandement immédiat du *Formidable* au capitaine Troude. On va voir qu'il était en 1 es mains.

Ce vaiss par suite du combat d'Algésiras, avait ses bas mâts jum , ses mâts de hune étaient remplacés par des mâts de perroquet, un grand hunier lui servait de grand-voile, et des perroquets de huniers. C'est dans cet état, et avec un équipage diminué de cent hommes, que *le Formidable* appareilla avec l'escadre combinée. Dans l'impossibilité où il était d'en suivre les mouvements, il se vit successivement dépassé par tous les vaisseaux et se trouva tout-à-fait de l'arrière.

A huit heures, l'escadre combinée avait passé le détroit, lorsqu'à onze heures le vent, qui était à l'est, augmenta beaucoup, la mer devint très grosse et la nuit fort obscure. *Le Formidable* démâta de son petit mât de hune. L'escadre ennemie qui suivait les eaux de l'escadre combinée, gagnait sensiblement ce vaisseau; à minuit il se trouva au milieu d'elle. Un vaisseau lui envoya sa volée en poupe; les autres, en l'élongeant tribord et babord, lui envoyèrent aussi leurs volées. Le capitaine Troude défendit de riposter. S'apercevant que les Anglais portaient trois feux de reconnaissance à la corne, il fit hisser les mêmes signaux; cette ruse lui réussit, et l'on cessa de tirer sur lui. Il vint alors de quatre quarts sur babord et ensuite sur tribord, afin de rallier son escadre, qu'il sup-

posait l'avoir attendu, et, en effet il ne tarda pas à en avoir connaissance; mais ne pouvant manœuvrer comme elle, il la perdit bientôt de vue.

A une heure du matin, s'estimant par le travers de Tanger, il fit gouverner au nord-ouest et ensuite au nord, pour rallier la terre, et se trouver au jour devant Cadix.

A quatre heures, Troude eut connaissance de quatre bâtiments dans ses eaux; les ayant reconnus pour ennemis, il prit chasse, tribord amures; la brise était faible, et *le Formidable* faisait peu de chemin. C'était en effet une partie de l'escadre anglaise, *le César*, de quatre-vingts canons, monté par l'amiral Saumarez, *le Vénérable* et *le Superbe* de soixante-quatorze, et la frégate *la Tamise*. Troude se disposa au combat, et renforça ses batteries en y envoyant les hommes qui servaient les canons des gaillards. Il fut joint d'abord par *le Vénérable* et *la Tamise*. Le vaisseau lui envoya sa volée par la hanche de babord, la frégate prit position dans sa poupe. Alors *le Formidable* arriva pour serrer son adversaire au feu; le combat le plus vif s'engagea vergue à vergue, et souvent à longueur d'écouvillon. Troude ordonna de ne pas ménager les boulets et d'en mettre jusqu'à trois dans chaque canon, annonçant en même temps à son équipage qu'il n'amènerait que lorsqu'il n'aurait plus de munitions. Les deux autres vaisseaux arrivèrent bientôt, et, ne pouvant doubler *le Formidable* au vent, ils prirent position par sa hanche de babord. Les fréquentes embardées qu'il était obligé de faire pour tenir *le Vénérable* par son travers et ne point perdre de temps dans le pointage, donnaient à ces vaisseaux la facilité de lui envoyer leurs volées. Les premières bordées du *Formidable* démâtèrent son adversaire de son perroquet de fougue, et après

une heure et demie de combat, son grand mât tomba. Alors, cédant au feu écrasant du *Formidable*, il laissa arriver; mais Troude le suivit dans ce mouvement, afin de le battre en poupe en même temps qu'il faisait canonner *le César*, qui, par l'effet de l'arrivée du *Vénérable*, se trouvant de l'avant à lui, ne pouvait riposter; pas un boulet français n'était perdu. Dans cette position *le Vénérable* perdit encore son mât de misaine.

Troude fit ensuite diriger tout son feu sur *le César*, le serrant le plus près possible; mais, après une demi-heure d'engagement, il ne fut pas peu étonné de le voir aussi abandonner la partie et fuir en désordre. Ce vaisseau prit les amures à babord et rejoignit *le Vénérable*, auquel *la Tamise* portait des secours et semblait l'évacuer. Restait *le Superbe* qui, n'ayant encore pris qu'une part secondaire à l'action, se trouvait alors par la joue du *Formidable*. Troude ne pouvait suivre sa route sans s'engager avec lui; mais ce vaisseau laissant arriver tout-à-coup, et passant sous le vent hors de portée, rejoignit sa division.

Il était sept heures du matin, et Troude, après avoir combattu contre trois vaisseaux et une frégate, se trouvait maître du champ de bataille. Il fit monter dans les batteries le reste de ses boulets et tout ce qui pouvait faire projectile. Avec ces moyens, il s'assura que *le Formidable* pouvait encore soutenir une heure et demie de combat. Il fit ensuite rafraîchir son équipage et réparer son grément; ses voiles étaient en lambeaux.

Cependant la brise de terre avait cessé, et *le Formidable* se trouvait en calme à environ une portée de canon de l'escadre anglaise, dont toutes les embarcations étaient alors occupées à secourir *le Vénérable*. Ce vaisseau avait encore démâté de son mât d'artimon, et les

courants le portaient à la côte. A dix heures, le vent ayant fraîchi, la frégate *la Tamise* essaya de le prendre à la remorque; mais ce fut en vain; elle ne put le relever, et il fut s'échouer entre l'île de Léon et la pointe Saint-Roch, à deux ou trois lieues de Cadix.

Le capitaine Troude devait présumer que les Anglais recommenceraient le combat, et il fit tout pour s'y préparer. Officiers et marins, exaltés par les succès précédents, brûlaient du désir de donner une nouvelle preuve de leur courage aux nombreux spectateurs qui, de Cadix et de l'île de Léon attendaient avec anxiété l'issue de cette lutte inégale; mais elle n'eut pas lieu, et bien que l'escadre combinée fût encore éloignée de cinq lieues et en calme, les Anglais firent route pour le détroit, abandonnant *le Vénérable* à la côte.

Quatre chaloupes canonnières espagnoles, sorties de Cadix, étaient venues offrir leurs secours au *Formidable*. Troude ordonna à l'officier qui les commandait d'aller s'emparer du *Vénérable;* mais cet officier, soit qu'il eût mal compris cet ordre, soit qu'il comptât pour l'exécuter sur l'escadre combinée qui s'approchait, n'en fit rien. Enfin, à deux heures après midi, *le Formidable*, hors d'état de rien entreprendre par lui-même, entra dans la rade de Cadix, aux acclamations de toute la population de cette ville, témoin du glorieux combat qu'il venait de soutenir. Entouré et pressé par la foule, Troude, en descendant à terre, fut presque porté en triomphe jusqu'à son logement.

On se ferait difficilement l'idée de l'état dans lequel se trouvait ce vaisseau; sa mâture et ses vergues étaient hachées, ses manœuvres courantes et dormantes coupées, ses voiles en lambeaux; neuf canons se trouvaient hors de service, et les murailles des gaillards, depuis le

grand mât jusqu'à celui d'artimon, étaient rasées à fleur du pont. Dans l'engagement de la nuit cinq hommes avaient été tués, dans celui du jour il en avait perdu vingt. Les pertes de l'escadre anglaise étaient beaucoup plus considérables, puisque, d'après les rapports reçus de Gibraltar, *le Vénérable*, seul, avait eu trois cent trente-trois hommes hors de combat.

Le capitaine Troude était blessé à la tête, les basques de son habit avaient été coupées, son corps était couvert d'un grand nombre de contusions produites par les éclats de bois et les divers projectiles, sa longue-vue et son porte-voix lui avaient été enlevés dans la main, et il ne lui restait que des morceaux de son chapeau. Enfin, *le Formidable* avait été engagé de si près avec ses adversaires, qu'un de ses chargeurs apporta au capitaine Troude, après le combat, un écouvillon qu'il avait arraché à un canonnier anglais.

A son retour en France, Troude fut appelé à Paris, et le premier consul voulut voir l'homme qui avait si vaillamment soutenu l'honneur du pavillon. Présenté à Bonaparte par le ministre Decrès, le consul le serra dans ses bras, et, le désignant à son état-major : « Messieurs, « leur dit-il, je vous présente l'Horace français, le brave « capitaine Troude. »

Pendant sa campagne, Troude avait été promu au grade de capitaine de vaisseau (14 juillet 1801).

Au mois de mars 1803, il alla prendre à Brest le commandement de la frégate *l'Infatigable*, avec laquelle il fit une campagne de sept mois à Saint-Domingue.

A son retour à Lorient, les hostilités contre l'Angleterre s'étant renouvelées, il prit le commandement du *Suffren*. Ce vaisseau faisant partie de l'escadre aux ordres du contre-amiral Missiessy, Troude alla le joindre à

Rochefort. Sortie de ce port au mois de janvier 1805, cette escadre, qui se composait de cinq vaisseaux, trois frégates et deux bricks, ayant à bord trois mille cinq cents hommes de troupes et un train d'artillerie considérable, se dirigea sur les Antilles. Nous n'entrerons point ici dans les détails de la brillante campagne de cette escadre qui, après avoir ravitaillé les Antilles françaises, alla ravager les possessions anglaises dans ces parages; on les trouvera ailleurs [1]. Nous dirons seulement qu'à l'attaque de la Dominique, *le Suffren*, qui, avec *le Jemmapes*, avait été chargé de prendre position sous la ville du Roseau, la foudroya avec tant de succès, qu'il fit taire le feu des forts qui la défendaient. A la rentrée de cette escadre à Rochefort, elle passa sous le commandement du chef de division Allemand, et *le Suffren* fit, sous cet officier, la campagne qui fit donner à son escadre la dénomination d'*escadre invisible*.

Au mois de février 1806, Troude fut nommé au commandement de la frégate *l'Armide*. On mit sous ses ordres trois autres frégates, et cette division fut destinée à se rendre au cap de Bonne-Espérance; mais la nouvelle de la prise de cette colonie par les Anglais ayant rendu cette mission inutile, Troude reçut l'ordre de se rendre à Lorient pour y prendre le commandement du *Courageux* et d'une division de deux autres vaisseaux, trois frégates et deux flûtes, destinés à aller porter des secours en hommes et en munitions à la Martinique.

Ce ne fut qu'au mois de février 1809 que Troude parvint à appareiller avec sa division. Pendant sa traversée, il apprend que la Martinique est tombée au pouvoir des Anglais. Il prend alors la résolution de porter ces se-

(1) Voir l'article Missiéssy.

SURCOUF.

SURCOUF

(ROBERT),

CAPITAINE DE CORSAIRES, CHEVALIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Saint-Malo le 12 septembre 1773, mort près de Saint-Servan le 8 juillet 1827.

Pendant la dernière et longue guerre maritime qui s'est terminée en 1814, la marine française a éprouvé de grands revers; mais souvent aussi l'éclat de quelques actions particulières est venu consoler la France de ces désastres, et prouver que nos marins étaient encore les dignes descendants des hommes célèbres qui, pendant les règnes de Louis XIV, Louis XV et Louis XVI, luttèrent avec succès contre l'Angleterre. C'est surtout dans l'Océan indien que le pavillon français parut avec le plus d'éclat, et l'on n'a pas oublié les glorieux faits d'armes par lesquels s'illustrèrent, sur ce théâtre, les Sercey, Renaud, Linois, Duperré, Bouvet, Hamelin, Bergeret, Bourayne, etc.

Dans un rang moins élevé, mais non pas sans gloire, se placent aussi les noms de quelques braves capitaines de corsaires qui furent la terreur du commerce anglais, et à la tête desquels se trouve celui auquel est consacrée cette notice.

Robert Surcouf, né à Saint-Malo le 12 septembre 1773, appartenait à une famille ancienne, riche et justement considérée dans ce pays. Il descendait, par sa mère, du célèbre Duguay-Trouin, et de cet illustre Porcon de La Barbinais, qui renouvela sous Louis XIV, lors du bombardement d'Alger, le dévouement de Régulus.

Accoutumé dès sa plus tendre jeunesse au spectacle de la mer, il n'eut pas de peine à contracter le goût et les habitudes de ce métier, et, pour satisfaire à son impatience, sa famille lui permit de s'embarquer à l'âge de treize ans. Il fit, en qualité de novice, plusieurs voyages sur des bâtiments marchands, et il passa ensuite dans l'Inde quelque temps avant la guerre de 1793. Il n'était encore que simple [illegible] ier [illegible] la marine du commerce, et déjà la fermeté de s[illegible]re et son courage à toute épreuve annonç[illegible]ts par lesquels il devait se signaler. A vingt a[illegible]fit recevoir capitaine au long-cours, dans l'Inde, et dès lors se développèrent en lui toutes les qualités qui font le bon officier et l'homme de mer accompli.

Grace à l'heureuse position de l'Ile-de-France, les bâtiments de l'Etat et les nombreux corsaires qu'on y armait sortaient facilement de son port, faisaient des irruptions dans les mers de l'Inde, et rentraient ramenant avec eux de riches navires de la Compagnie anglaise. Surcouf, jeune, audacieux, brûlant de se signaler, voyait avec regret cette lutte à laquelle il ne pouvait prendre une part active; sa grande jeunesse semblait être un obstacle à ce qu'on lui confiât un commandement.

Enfin, au mois de fructidor de l'an III, il obtint celui du trois-mâts *l'Emilie*, de deux cents tonneaux, armé de deux canons, ayant trente-deux hommes d'équipage, qui fut expédié du port nord-ouest de l'Ile-de-France,

après avoir été pourvu d'un congé de commerce revêtu de toutes les formes exigées par la loi. Sa destination était pour les îles Séchelles, où il devait prendre un chargement de bois de construction. Il était à l'ancre dans la rade de l'île Sainte-Anne, une de ces îles, lorsqu'il découvrit deux vaisseaux anglais que leur route amenait au mouillage qu'occupait *l'Emilie*. La fuite seule pouvait lui offrir une voie de salut; il s'échappa à la faveur de l'obscurité de la nuit, et se décida à se porter à la côte de l'Inde, où il espérait obtenir un chargement de riz.

Il était dans les parages qu'on nomme les brasses du Gange, lorsque la fortune mit sur sa route trois bâtiments anglais chargés de l'espèce de grain qu'il allait chercher; il s'en empara, ainsi que d'un schoner à l'usage des pilotes du Gange, lequel les accompagnait. Surcouf l'arma de quatre petits canons et le monta lui-même, afin de veiller avec plus de facilité sur la marche de ses prises. Il faisait route pour l'Ile-de-France, lorsqu'il rencontra un quatrième navire anglais, *la Diana*, chargée de six mille sacs de riz; il s'en empare et l'admet dans son convoi. Le lendemain, aux premiers rayons du soleil, il découvrit un grand bâtiment, portant pavillon anglais, qui dirigeait sa course sur le schoner. Surcouf se forme un équipage de vingt hommes, lui compris; il en fait cacher dix-sept dans la cale, et se montre seul sur le pont avec deux officiers; il reconnaît que le bâtiment qui s'approche porte une batterie de vingt-six canons de fort calibre, et que son équipage est proportionné en nombre à sa formidable artillerie. C'était un vaisseau de la Compagnie des Indes orientales. Aucun espoir de salut pour Surcouf; s'il tente la fuite, tout tombe au pouvoir de l'ennemi. Il arbore le pavillon anglais, approche avec

assurance du vaisseau ennemi à la portée de pistolet, substitue le pavillon de France à celui d'Angleterre, fait feu de ses deux petits canons, jette l'épouvante et la confusion sur le bord ennemi, fait sortir de dessous le pont ses braves compagnons, et l'abordage est donné au même instant. Cent cinquante Anglais combattent en désordre, dix sont tués; de ce nombre est le capitaine; cinq sont blessés; le reste se sauve, consterné, dans la cale, où la frayeur les retient. Tout est au pouvoir de Surcouf, qui traverse, sans mauvaise rencontre, des mers où domine le pavillon anglais, et, triomphant, il fait entrer dans le port de l'Ile-de-France, avec sa flotte parée des couleurs nationales, les richesses et l'abondance que la fortune et sa valeur ont fait tomber entre ses mains.

Le fait d'armes par lequel Surcouf venait de se signaler fut admiré de toute la colonie; mais ses magistrats, trop préoccupés de l'idée que Surcouf ne s'était mis en mer qu'avec un simple congé de navigation, et peut-être influencés, sans le savoir, par la situation de l'île, dépourvue de toute espèce d'approvisionnements, ordonnèrent la confiscation du riz qui formait la cargaison de *la Diana*, après avoir déclaré la capture de bonne prise. Blessé dans son honneur et lésé dans ses intérêts, Surcouf repasse en France et appelle au Directoire lui-même du jugement des tribunaux de l'Ile-de-France. L'affaire fut soumise au Corps Législatif et traitée avec tout le soin qu'elle méritait. Enfin, le 17 fructidor an V, fut rendu, par les deux conseils, un décret qui, en consacrant la gloire de Surcouf, décida, en point de droit, que le congé de navigation équivaut, pour les navires de commerce, aux lettres de marque elles-mêmes, et que par conséquent les prises qu'ils font leur appartiennent de plein droit. Le même décret ordonnait la restitution,

en nature ou en argent, de la cargaison du navire capturé. D'après les estimations faites par l'Etat, la part incombante au capitaine Surcouf fut fixée à six cent soixante mille francs, dont cependant il ne reçut qu'environ quatre-vingt mille.

Au commencement de l'année 1799, Surcouf, qui était venu passer quelque temps dans sa famille, alla prendre à Nantes, avec son frère qui devait s'embarquer avec lui comme second, le commandement du trois-mâts *la Clarisse*, armé de quatorze canons de six et de cent vingt hommes d'équipage, avec lequel il se rendit à l'Ile-de-France. Aux approches de la ligne, Surcouf découvrit un grand bâtiment anglais. C'était un navire de traite bien armé. Le combat qui s'engagea, et qui dura plusieurs heures, fut soutenu avec courage par le négrier, qui souffrit beaucoup de la vivacité du feu du corsaire; mais *la Clarisse* ayant elle-même éprouvé de fortes avaries dans son grément et dans sa mâture, et Surcouf craignant, si elle en recevait de nouvelles, de se trouver dans l'impossibilité de se rendre à sa destination, assembla ses officiers, et, sur leur avis unanime, il se décida à abandonner le négrier et poursuivit sa route. Chemin faisant, il s'empara d'un grand navire portugais, qu'il coula, après en avoir retiré tout ce dont *la Clarisse* avait besoin pour réparer les avaries reçues dans son engagement avec le négrier.

A son arrivée à l'Ile-de-France, il apprend que deux bâtiments de la Compagnie anglaise sont à Sosco (petit port à la côte occidentale de l'île de Sumatra), occupés à y charger du poivre. Il se décide à aller les attaquer. Parvenu à l'entrée de la baie, il met sa chaloupe à la mer pour sonder la passe, et, lorsqu'il a acquis la certitude que *la Clarisse* peut y pénétrer, il se dirige sur celui de

deux âtiments qui lui paraît le plus grand et le
é. En même temps il fait embarquer dans sa
pe une vingtaine d'hommes sous le commandement de son frère, à qui il ordonne de monter à l'abordage du côté opposé à celui auquel il attaquera ce
lors il va s'embosser par son travers, et com-
lui un feu nourri de canon et de mousque-
vaisseau riposta vivement; mais, assailli des
ls, il se vit obligé de se rendre après une demi-heu ment. L'autre bâtiment, à la vue du corsaire, av coupé ses câbles et mis à la voile dans l'intention de se jeter à la côte; mais Surcouf l'ayant fait poursuivre par ses embarcations armées, il fut amariné sans résistance, la majeure partie de son équipage étant à terre au moment de l'attaque.

En revenant à l'Ile-de-France, *la Clarisse* rencontra deux bâtiments américains naviguant de conserve, armés chacun de dix-huit canons, et montés par un nombreux équipage. La France était alors en guerre avec les Etats-Unis d'Amérique. Surcouf, ne voulant pas engager une lutte à coups de canon contre ces deux bâtiments, résolut de les prendre à l'abordage. En conséquence il se dirige sur celui qui était le plus proche, et jette sur son pont cinquante hommes qui bientôt s'en rendent maîtres. L'autre bâtiment, voyant son compagnon pris, se sauve à toutes voiles. Surcouf veut le poursuivre; mais, dans son abordage, *la Clarisse* avait cassé son beaupré, et, sa mâture ayant perdu son appui, ce bâtiment démâta de son petit mât de hune. Cet accident sauva le navire américain.

En 1799, Surcouf prit, à l'Ile-de-France, le commandement du corsaire *la Confiance*, de Bordeaux. Ce bâtiment était armé de vingt canons de huit, et monté par

un équipage de cent vingt hommes dont vingt Cafres. Profitant de la mousson du sud-ouest, il appareilla dans les premiers jours du mois de septembre, et il fut bientôt rendu sur les côtes du Bengale.

Le 7 octobre suivant, à la pointe du jour, on aperçut une voile à l'horizon; Surcouf fait porter sur elle. En l'approchant, il reconnaît que c'est un vaisseau de la Compagnie anglaise, armé de quarante canons, et à l'aide de sa longue vue il découvre que ce bâtiment a un nombreux équipage. La partie n'était rien moins qu'égale, mais plus l'entreprise est périlleuse et plus Surcouf est décidé à la tenter. Alors il assemble son équipage, et, après l'avoir électrisé par quelques paroles pleines d'ardeur et d'espérance, il fait manœuvrer pour gagner le vent au vaisseau anglais. *La Confiance* n'en était plus qu'à une portée de canon lorsqu'elle reçut une volée qui, mal dirigée, passa par-dessus le navire. Une seconde et une troisième bordée, que l'agitation de la mer fit dévier, ne réussirent qu'à cribler les voiles du corsaire et à le démâter de son petit mât de perroquet. *La Confiance*, poussée par une assez forte brise, était enfin parvenue à gagner le vent, et Surcouf se disposait à aborder le vaisseau, en arrivant sur lui sous toutes les voiles. Celui-ci, pour éviter l'abordage, cherche à virer vent devant; mais, ayant manqué cette évolution, il cule sur le corsaire qui se voit forcé de masquer pour ne pas le dépasser. Dans ce moment, la grande ancre, qui était en mouillage, se trouve prise dans l'un des sabords de *la Confiance*, de sorte qu'arrêtée dans son aire elle élonge le vaisseau. Surcouf profite de cette circonstance; ses matelots postés sur les vergues et dans les hunes lancent des bombes et des grenades sur le pont du vaisseau, et y font d'autant plus de ravage qu'il est couvert d'un

grand nombre d'hommes. Bientôt l'épouvante a fait évacuer entièrement le gaillard d'avant; cinquante hommes s'y précipitent le pistolet à la main et le sabre entre les dents. Les Anglais, retirés sur le gaillard d'arrière, s'y défendent avec courage; mais une seconde division de marins, commandés par Surcouf lui-même, tombe à bord du vaisseau; le capitaine anglais est tué, et dans un moment tout le pont est au pouvoir des Français. Ce qui reste de l'équipage, réfugié dans la batterie, y est attaqué; Surcouf alors fait charger un canon à mitraille, le pointe sur la grande écoutille, et menace de faire feu si l'on ne se rend à l'instant même. Les Anglais, persuadés que toute résistance est désormais inutile, obéissent à la sommation qui leur est faite, et Surcouf fait cesser le carnage. On apprit alors que ce vaisseau était *le Kent*, bâtiment de douze cents tonneaux, ayant vingt-six canons de dix-huit en batterie, douze de neuf sur ses gaillards, et quatre cents hommes à bord, dont cent de troupes passagères, outre l'équipage d'un autre vaisseau recueilli à la mer à la suite d'un incendie. *Le Kent* avait eu treize hommes tués et quarante-cinq blessés; *la Confiance* n'avait perdu que cinq hommes, dix avaient été blessés. Dans le nombre des passagers se trouvaient plusieurs dames, et entre autres une princesse allemande, fille du margrave d'Anspach, et qui accompagnait dans l'Inde son époux, le général Saint-John. Aussitôt que Surcouf en eut été instruit, il se rendit auprès d'elles pour les rassurer, et il fit placer des sentinelles à la porte de leurs chambres, afin de les préserver de toute insulte de la part de ses matelots.

Aussi généreux après le combat que brave pendant sa durée, il eut les plus grands égards pour ses prisonniers, et, en les faisant passer à son bord, il leur fit rendre, sur

leur simple déclaration, les malles et effets qui leur appartenaient. Néanmoins, il laissa sur *le Kent*, où ils étaient beaucoup plus commodément qu'à bord du corsaire, les Anglais blessés ainsi que leurs chirurgiens, et, après avoir donné le commandement de la prise à son second, il fit route avec elle pour l'Ile-de-France, où il arriva sans accident.

Le glorieux fait d'armes de Surcouf retentit dans toute l'Inde; son nom devint la terreur du commerce anglais dans ces parages, et le gouvernement britannique se hâta d'y envoyer plusieurs de ses meilleures frégates pour protéger ses bâtiments.

A son retour au port, *la Confiance* fut désarmée; mais ses propriétaires la réarmèrent bientôt après, la chargèrent de denrées coloniales, et proposèrent à Surcouf de prendre le commandement de ce bâtiment pour le conduire en France. Il accepta, et, graces à ses habiles manœuvres, il attérit heureusement à La Rochelle, le 27 avril 1801, après avoir évité les nombreux croiseurs anglais répandus dans la Manche.

Les exploits par lesquels Surcouf s'était signalé dans l'Inde étant venus à la connaissance de l'empereur Napoléon, il se le fit présenter et lui proposa de l'attacher au service militaire, en lui offrant avec le grade de capitaine de vaisseau, le commandement supérieur de deux frégates destinées à croiser dans les mers de l'Inde. Surcouf aurait accepté cette offre brillante, s'il eût été possible de lui donner carte blanche, et surtout de le rendre indépendant des officiers supérieurs qui commandaient dans l'Inde; mais les réglements et les convenances s'opposant à ce qu'il en fût ainsi, et peut-être aussi prévoyant que son caractère bouillant ne lui permettrait pas de s'asservir aux formes rigoureuses du ser-

nil re, il fit accueillir ses motifs de refus. Toute-
eur, voulant récompenser son brillant courage,
un sabre d'honneur, et, lors de la création de
d Honneur, il l'admit au nombre des chevaliers
e.

, rentré dans la vie privée, épousa la fille aînée
M. Louis Blaise, négociant et armateur de Saint-
des armements qui réussirent, et qui don-
euve qu'il était aussi propre aux opérations
habile aux entreprises maritimes.

Cep t, au sein des plus douces jouissances de la société et de la famille, Surcouf était tourmenté du désir de revoir encore les lieux témoins de ses premiers exploits, et il se sentait agité de ce besoin de mouvement qu'éprouve le véritable marin, lorsqu'encore dans la force de l'âge il se trouve livré au repos. Il succomba enfin à l'attrait d'une nouvelle gloire; il fit construire un très beau bâtiment qu'il arma en course, et qu'il nomma *le Revenant.* Ce fut à qui des marins de Saint-Malo s'embarquerait avec lui, mais il donna la préférence à ses anciens compagnons d'armes. Ce corsaire, armé de quatorze caronades de vingt-quatre et de quatre canons de huit, avait cent quatre-vingt-neuf hommes d'équipage.

Le Revenant sortit de Saint-Malo le 2 mars 1807. Le 10, il attaqua et prit à l'abordage un bâtiment négrier armé de douze caronades de dix-huit, de six canons de neuf, et ayant vingt-six hommes d'équipage; ce bâtiment sortait de Liverpool et se rendait à la côte d'Afrique pour y faire la traite. Le 10 juin suivant, Surcouf entra à l'Ile-de-France, après avoir échappé à la poursuite d'un vaisseau anglais, qui le chassa inutilement pendant plus de soixante heures. Dès que son arrivée fut connue, les

Anglais ne trouvèrent plus que difficilement à faire assurer leurs bâtiments de commerce, et l'on prétend que la Compagnie des Indes promit un lac de roupies (environ deux cent cinquante mille francs) à l'équipage du bâtiment qui parviendrait à s'emparer du *Revenant*. Un journaliste de Calcutta, en annonçant cette promesse, ne craignit pas d'ajouter : « Nous espérons bientôt voir « ici ce trop célèbre pirate; on l'enfermera dans une cage « de fer, et on le montrera comme une bête féroce. » Surcouf, en lisant ces injures grossières, se contenta de dire : « Ils ne me tiennent pas encore. »

Surcouf, après avoir fait au *Revenant* quelques réparations indispensables, mit à la mer le 2 septembre 1807, et se dirigea sur les côtes du Bengale. Pendant cette croisière, qui dura près de six mois, il prit, coula, ou brûla une grande quantité de bâtiments anglais, mais sans être obligé d'en venir à aucun engagement sérieux; son nom prononcé suffisait pour les faire amener.

En 1809, Surcouf se décida à revenir jouir dans sa patrie du fruit de ses travaux; il repassa en France sur le navire *le Charles*, chargé d'une riche cargaison. Parvenu dans la Manche, il fut chassé par plusieurs des nombreux croiseurs anglais dont ces parages étaient infestés; mais il sut leur échapper par l'habileté de ses manœuvres, et il entra heureusement à Saint-Malo, à la grande satisfaction des négociants propriétaires de la riche cargaison, que lui seul peut-être pouvait sauver dans des circonstances aussi difficiles.

Rentré une seconde fois dans la vie privée, il s'occupa d'armements du commerce, et surtout de ceux destinés à la pêche de Terre-Neuve. Il venait de terminer l'armement de huit de ces bâtiments, lorsqu'il fut atteint de la maladie à laquelle il a succombé. Ce fut avec le plus

ıe qu'il vit arriver cette mort, qu'il avait si
ent bravée dans les combats; heureux, disait-
cevoir au sein de sa famille et au milieu de
ıb ux amis. Il termina sa carrière le 8 juillet 1827,
nquante-quatre ans.

St Maurice
1836.

DUPERRÉ

(VICTOR-GUY),

AMIRAL, PAIR DE FRANCE, BARON, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL DE LA LÉGION-D'HONNEUR, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL DE CHARLES III D'ESPAGNE, GRAND'CROIX DE L'ORDRE DE DANNEBROG, DE DANEMARCK,

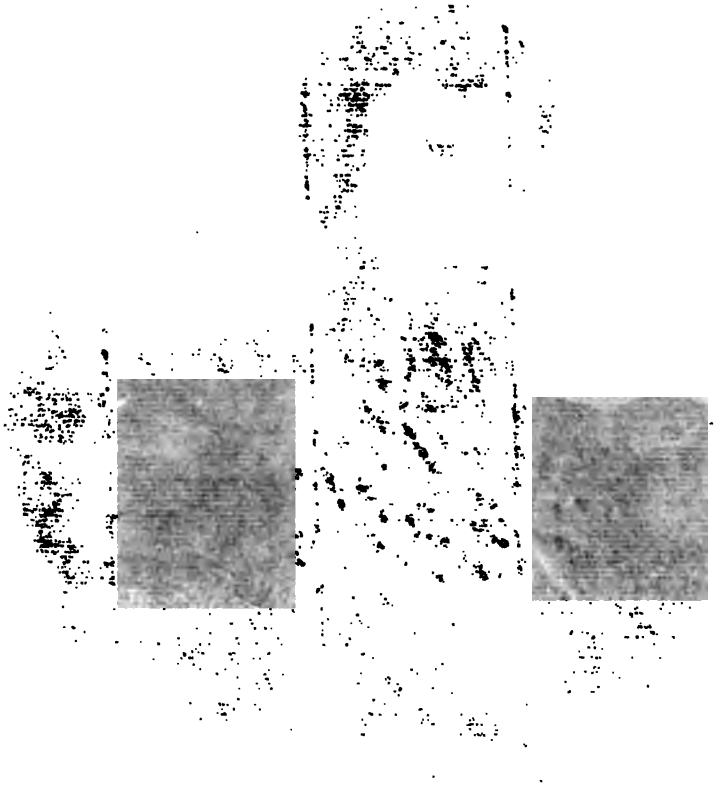
Né à La Rochelle le 20 février 1775.

La famille de Duperré tenait un rang distingué à La Rochelle. Son père était échevin, conseiller du roi.

Après avoir étudié pendant quelques années au célèbre collége de Juilly, le jeune Duperré, que son goût portait vers la marine, obtint de sa famille la permission de s'embarquer, comme pilotin, à bord du navire de commerce *le Henri IV*. Il était alors âgé de seize ans, et pour son début il fit un voyage dans l'Inde, qui dura dix-huit mois.

A son retour, la France était en guerre, il s'embarqua, comme second chef de timonnerie, sur la corvette *le Marat-Guyton*, et quelques mois après il passa, en la même qualité, sur la frégate *le Furieux*.

Un jeune homme d'un caractère aussi ardent et d'une activité aussi extraordinaire que l'était Duperré, ne devait pas rester longtemps dans les grades subalternes; au mois de juin [illegible], il fut nommé enseigne de vais-



DUPERRÉ

(VICTOR-GUY),

AMIRAL, PAIR DE FRANCE, BARON, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL DE LA LÉGION-D'HONNEUR, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL DE CHARLES III D'ESPAGNE, GRAND'CROIX DE L'ORDRE DE DANNEBROG, DE DANEMARCK,

Né à La Rochelle le 20 février 1775.

La famille de Duperré tenait un rang distingué à La Rochelle. Son père était écuyer, conseiller du roi.

Après avoir étudié pendant quelques années au célèbre collége de Juilly, le jeune Duperré, que son goût portait vers la marine, obtint de sa famille la permission de s'embarquer, comme pilotin, à bord du navire de commerce *le Henri IV*. Il était alors âgé de seize ans, et pour son début il fit un voyage dans l'Inde, qui dura dix-huit mois.

A son retour, la France étant en guerre, il s'embarqua, comme second chef de timonnerie, sur la corvette *le Maire Guiton*, et quelques mois après il passa, en la même qualité, sur la frégate *le Tartu*.

Un jeune homme d'un caractère aussi ardent et d'une activité aussi extraordinaire que l'était Duperré, ne devait pas rester long-temps dans les grades subalternes; au mois de juillet 1795, il fut nommé enseigne de vais-

, et embarqué sur *la Virginie*, que commandait le taine de vaisseau Bergeret. Cette frégate, rencontrée 22 avril 1796 par une division anglaise, soutint un nbat de trois heures et demie contre le vaisseau *l'Inigable*, et peut-être serait-elle parvenue à se faire ndonner, si deux frégates, qui vinrent se joindre à ce sseau, n'eussent forcé *la Virginie* à amener son pa- v n. Duperré, conduit en Angleterre, ne revit la France u'après une assez longue captivité.

A son retour, en 1800, il s'embarqua sur le vaisseau *le atigny*, qu'il quitta quelques mois après pour prendre commandement de la corvette *la Pélagie*. Pendant les s années consécutives qu'il commanda ce bâtiment, mme enseigne et comme lieutenant de vaisseau, il fut rgé de la protection des convois sur les côtes, et il nplit diverses missions à la côte d'Afrique et aux An- s. Le zèle, la prudence et l'habileté qu'il déploya dans le cours de ces campagnes, lui méritèrent des témoignages particuliers de satisfaction de la part du ministre.

Après avoir été attaché, comme adjudant, à l'état-major de la flottille de Boulogne et à celui du préfet maritime de ce port, pendant deux ans, Duperré fut désigné pour faire partie de l'état-major du vaisseau *le Vétéran*, que commandait Jérôme Bonaparte, et avec lequel il fit une campagne dans les mers du cap de Bonne-Espérance, au Brésil et aux Antilles.

Nommé capitaine de frégate au mois de septembre 1806, Duperré prit le commandement de *la Sirène*. Cette frégate, après avoir rempli une mission aux Antilles, vint, de concert avec *l'Italienne*, attérir sur les côtes de Bretagne. Elles faisaient route pour le port de Lorient, lorsque, le 22 mars 1808, elles se virent chassées par

une division de deux vaisseaux et trois frégates, qui leur coupaient le chemin. Obligées l'une et l'autre de chercher protection sous les forts de Groix, *l'Italienne* y parvint facilement; mais il n'en fut pas de même de *la Sirène*, qui ne put rallier la côte qu'en se battant des deux bords, pendant cinq quarts-d'heure, avec un vaisseau et une frégate. Sommé, à trois reprises différentes, de se rendre, par ces mots : *Amène ou je te coule*, Duperré répondit : *Coule, mais je n'amène pas; feu partout.* Forcé enfin de s'échouer pour ne pas tomber au pouvoir de ses adversaires, Duperré mit tant d'habileté dans sa manœuvre que, trois jours après, il avait renfloué sa frégate et rentrait à Lorient, en passant à travers les nombreux croiseurs anglais qui bloquaient ce port. Cet acte de courage et d'habileté fixa sur Duperré l'attention de l'empereur Napoléon, qui, en lui faisant témoigner sa satisfaction, le récompensa par le grade de capitaine de vaisseau. C'est ainsi que cet officier préludait aux glorieuses actions qui devaient illustrer sa carrière maritime.

Au mois de juillet 1808, le capitaine Duperré prit le commandement de la frégate *la Bellone*. Il appareilla de Saint-Malo, dans les premiers jours de janvier de l'année suivante, se dirigeant sur l'Ile-de-France, dont il allait renforcer la station. Chemin faisant, il prit et brûla quatre bâtiments anglais et un portugais, tous richement chargés. A l'attérage, il trouva l'Ile-de-France étroitement bloquée par de nombreux croiseurs, et il se vit chassé par les meilleurs marcheurs. Toutefois il sut leur échapper par de savantes manœuvres, et il parvint à se rendre à sa destination.

Après avoir débarqué les munitions dont il était chargé pour la colonie, et avoir fait faire à *la Bellone* les

qui lui étaient nécessaires, le capitaine Du-
eilla en présence d'un vaisseau, d'une frégate
corvette qui croisaient à l'entrée du port et qui
èrent pendant plusieurs jours, sans pouvoir l'at-
barrassé de leur poursuite, il touche d'abord
ar, où il avait mission de former un établis-
r approvisionner l'Ile-de-France en salaisons;
dirige ensuite vers le golfe du Bengale, et établit sa
à l'embouchure du Gange. A peine arrivé, il
np e, à la suite d'une courte, mais vive défense, de la
rve *Victor,* de vingt canons et de cent hommes
ge. Peu de jours après, il capture successivement
ix bâtiments anglais qu'il expédie pour l'Ile-de-France.
Le 22 novembre 1809, *la Bellone* a connaissance
frégate sous pavillon portugais. Elle se met à sa
uite. Après une chasse d'environ vingt-quatre
ures, elle la joint et engage avec elle, à portée de pistolet, un combat qui dure deux heures, et à la suite duquel cette frégate est forcée d'amener. C'était *la Minerve,* de quarante-huit canons et de trois cent soixante hommes d'équipage. Elle venait du Bengale et retournait au Brésil.

Maître de deux bâtiments de guerre ennemis criblés de boulets, et dont il ne pouvait réparer les avaries à la mer; ayant à bord plus de cinq cents prisonniers qui l'encombraient, le capitaine Duperré, après avoir renvoyé ces prisonniers sur un des bâtiments capturés qu'il expédia en cartel, crut devoir lever sa croisière, et fit route pour l'Ile-de-France. Il en était à environ trois cents lieues, lorsqu'il rencontra la frégate *la Manche,* escortant deux grands bâtiments de la Compagnie des Indes, dont elle s'était emparé. Ils se réunirent pour protéger leurs prises, et le 1er janvier 1810 ils entrèrent à l'Ile-de-France,

malgré la présence de deux vaisseaux et de plusieurs frégates et corvettes qui la bloquaient.

Deux mois suffirent pour faire à *la Minerve* et au *Victor* les réparations qui leur étaient nécessaires, et le 14 mars suivant ces deux bâtiments, réunis à *la Bellone*, sous le commandement du capitaine Duperré, mirent sous voiles pour une croisière. Cette division se porta d'abord dans le sud de Madagascar, point de section des routes des bâtiments venant de l'Inde et de la Chine. Elle s'y empara de deux bâtiments, qui furent expédiés pour l'Ile-de-France.

Après une courte relâche dans la baie de Saint-Augustin, où il prit des rafraîchissements, le commandant Duperré fit route pour le canal de Mozambique; mais n'y trouvant rien à entreprendre, il n'y fit qu'une apparition; seulement il demanda au gouverneur cinquante Cafres, avec lesquels il renforça ses équipages.

Le 3 juillet, la division, se trouvant en vue de l'île d'Anjouan, eut connaissance de trois vaisseaux de la Compagnie des Indes. Elle leur donna la chasse et ne tarda pas à les joindre. Après un engagement qui dura cinq quarts-d'heure, tous trois étaient réduits et amenés. *La Bellone* en amarina deux, *le Windham* et *le Ceylan;* mais le troisième, profitant de l'obscurité de la nuit et de la sécurité que lui donnait son pavillon amené, s'échappa. Ces vaisseaux venaient du Cap et se rendaient dans l'Inde; ils étaient armés de trente canons, et avaient à bord chacun quatre cents hommes de troupes du vingt-quatrième régiment. Général, colonel, drapeaux, tout fut pris. Après une relâche de douze jours à Anjouan, la division fit route pour l'Ile-de-France, escortant ses prises.

Le 20 août au matin on aperçut les montagnes du

Vent de l'île, et à midi le port Impérial était reconnu. Un bâtiment à trois mâts était mouillé sous le fort de l'île La Passe, poste avancé qui défend l'entrée du port. Le pavillon français flottait sur l'un et sur l'autre; le dernier indiquait, par les signaux de côte, que l'ennemi croisait devant le port Napoléon. Il était prudent alors de toucher au port Impérial, et la division manœuvra pour y entrer. La corvette *le Victor*, qui était en tête de la ligne, en doublant le fort et la frégate, se voit accueillie à coups de canon; les couleurs françaises sont amenées, et l'un et l'autre arborent le pavillon anglais. On peut juger de l'étonnement du commandant Duperré; croyant que toute cette partie du vent de l'île était tombée au pouvoir de l'ennemi, il fait aussitôt le signal de ralliement général. Mais *la Minerve* et *le Ceylan* qui la suivait, se trouvant trop avancés pour exécuter ce mouvement, furent obligés de continuer leur route. Duperré résolut alors de forcer le passage, et faisant le signal à sa division d'imiter sa manœuvre, il donne dans les passes, sous le feu du fort, et envoie toute sa volée, à bout portant, à la frégate anglaise, en passant à côté d'elle. A son arrivée, il apprend que l'île de La Passe seule était au pouvoir des Anglais; mais on l'informe qu'ils occupaient l'île Bonaparte. Le lendemain il embossa toute sa division dans la baie.

Ici commence une série d'événements dans le récit desquels nous croyons devoir entrer, persuadés que nous sommes qu'ils intéresseront le lecteur. On a vu qu'une frégate anglaise était mouillée sous le fort de La Passe, c'était *la Néréide*. Le 22 août, *le Sirius* vint la rejoindre, et toutes deux firent un mouvement pour attaquer la division française; mais cette dernière s'étant échouée, ce projet ne put recevoir son exécution. Le lendemain, à

quatre heures après midi, deux autres frégates, *l'Iphigénie* et *la Magicienne* rallièrent les premières; elles concertèrent leur plan d'attaque, et à cinq heures et demie elles commencèrent le combat. Leurs premières volées coupent les embossures de *la Minerve* et du *Ceylan*, qui viennent, en s'échouant, prolonger *la Bellone* du côté de la terre. Ce mouvement ayant masqué leur feu, celle-ci reste seule alors pour prêter côté aux frégates ennemies embossées par son travers. Ce fut dans cette position que le combat s'engagea avec fureur de part et d'autre. A huit heures, *la Néréide*, réduite au silence, se vit forcée de céder à la supériorité du feu de *la Bellone;* celui des autres frégates, bien ralenti, annonçait leur désavantage, tandis qu'au contraire celui de la frégate française, alimenté par les munitions que lui fournissait *la Minerve*, n'en devenait que plus vif; on put présager dès lors de quel côté se déclarerait la victoire.

Le combat durait depuis cinq heures, lorsque Duperré, frappé au visage par une mitraille[1], fut renversé de dessus le pont dans la batterie, et emporté sans connaissance. Le capitaine Bouvet passa alors de *la Minerve* sur *la Bellone.*

Le feu continua presque toute la nuit sans interruption. Le 24, au point du jour, on vit *la Néréide* entièrement démâtée et dans l'état le plus affreux; sur un tronçon de mât flottait encore le pavillon anglais, mais il fut bientôt remplacé par les couleurs françaises. *La Magicienne*, criblée de boulets, combattait encore; mais bientôt les débris de son équipage se réfugièrent vers l'île de La Passe et sur les deux autres frégates, et le soir le feu s'y manifesta de toutes parts.

(1) La noble cicatrice qu'on remarque sur la joue droite de l'amiral Duperré est la suite de cette blessure.

génie, mouillée par le travers de *la Néréide* et par elle, ne pouvait prendre une part bien active à l'action. *Le Sirius*, échoué, en présentant l'avant, il ue de ses pièces de chasse; dès lors *la Néréide* née; le spectacle de carnage qu'elle présentait vant.

Le lendemain matin, le feu des frégates françaises fut dirigé sur *le Sirius*; mais sa position rendant la lutte trop inégale, son capitaine l'abandonna, en y mettant le feu.

L'Iphigénie restait seule alors. Bientôt on la vit se touer vers l'île de La Passe, emmenant les restes des équipages de ses compagnes, échappés au combat. Les frégates françaises firent leurs dispositions pour se touer à sa poursuite, dans la même direction, et elle se trouva ainsi bloquée par elles et par les vents, qui l'empêchaient de sortir de la baie.

Le 27, parut devant le port Impérial une division commandée par le capitaine Hamelin, que les calmes et les vents contraires avaient empêché de venir plus tôt au secours de la division attaquée. Dès lors, l'issue des événements qui se passaient depuis le 22 ne fut plus douteuse. Le fort et la frégate furent sommés de se rendre, et après plusieurs communications qui eurent lieu de part et d'autre, le 28 août, à onze heures du matin, le fort et *l'Iphigénie* capitulèrent, et immédiatement après le pavillon français flotta sur l'un, et à bord de l'autre.

La blessure qu'avait reçue le commandant Duperré, quoique grave, s'étant promptement cicatrisée, il reprit son commandement. Les avaries de *la Bellone*, de *la Minerve*, et de la frégate capturée *la Néréide*, étaient en partie réparées, et il tardait à son impatience de se rendre au port Napoléon; mais des vents contraires et opiniâtres s'y opposèrent, et ce ne fut que le 15 octobre, et

à la faveur d'un calme, que ces trois bâtiments purent se touer en dehors des récifs.

A leur arrivée dans le port leur réarmement fut ordonné. Les avaries étaient considérables; les frégates étaient criblées de boulets; il fallait changer leurs bas mâts, et, malgré le peu de ressources de la colonie, on trouva les moyens de parer à tout.

Les réparations s'avançaient, et le commandant Duperré entrevoyait avec joie le moment de pouvoir reprendre la mer, lorsque l'apparition de forces navales anglaises très supérieures donna la certitude d'une attaque prochaine. Alors *la Bellone* et *la Minerve*, quoique encore dégréées, se réunirent à *l'Astrée* et à *la Manche*, et ces quatre frégates formèrent une ligne d'embossage, beaupré sur poupe, faisant front à l'ouverture du port, et en arrière d'une chaîne avancée qui en défendait l'entrée. Ces mesures paraissant de nature à déjouer toutes les tentatives de l'ennemi sur ce point, de nombreux détachements des équipages des frégates furent envoyés à terre à la disposition du capitaine-général, pour augmenter ses forces.

En effet, une expédition partie du cap de Bonne-Espérance, de Madras, de Ceylan et de Calcutta, et composée de soixante-quatorze bâtiments, au nombre desquels on comptait un vaisseau, douze frégates et plusieurs corvettes, se présenta devant l'Ile-de-France le 29 novembre 1810, et mit à terre dans la grande baie, à neuf lieues du port Napoléon, environ vingt mille hommes de troupes de débarquement. Le lendemain elles se portèrent en avant, et le 1er décembre elles marchèrent sur les lignes du port. La flotte anglaise vint prendre mouillage dans la baie du Tombeau, et elle y fut jointe par un nouveau convoi portant des troupes.

a pointe du jour, toutes les frégates ennemies sous voiles et paraissaient menacer le port d'une tta . Les frégates françaises embossées se préparaient ne vigoureuse défense, lorsque leurs commandants ent i ruits que le capitaine-général envoyait des ns au général commandant l'expédition anglaise. L se rendit, par capitulation, le 4 décembre. I An s prirent possession de la rade et du port, où trouvère , outre les quatre frégates françaises, celles q ur avaient été prises, ainsi qu'un assez grand nombre de bâtiments du commerce.

A son retour en France Duperré trouva la récompense des services qu'il venait de rendre. Pendant son absence il avait été nommé chevalier de la Légion-d'Honneur, le premier juin 1810, créé baron de l'Empire, le 20 août suivant, et, par une exception honorable, peut-être unique dans l'ordre, nommé commandant de la Légion le 20 décembre de la même année.

Au mois de septembre 1811, Duperré fut fait contre-amiral, et chargé du commandement de l'escadre légère de l'armée navale de la Méditerranée, aux ordres du vice-amiral Emériau. Il porta son pavillon sur le vaisseau *le Sceptre*, et pendant les cinq mois qu'il exerça ce commandement, son escadre fut presque toujours sous voiles.

Au commencement de 1812, le contre-amiral Duperré fut nommé au commandement des forces navales françaises et italiennes dans l'Adriatique, et il y porta son activité ordinaire. Des travaux immenses s'exécutèrent à Venise, des chantiers de construction s'y élevèrent, et bientôt il se vit à la tête d'une escadre de trois vaisseaux, deux frégates et plusieurs corvettes, armés par ses soins et montés par un personnel d'excellents officiers et marins qu'il avait organisé.

Lors du blocus de Venise par l'armée autrichienne (1813 et 1814), le contre-amiral Duperré fut chargé par le vice-roi d'Italie de la défense des lagunes. Le système qu'il créa pour cette partie fut si bien combiné, que l'ennemi n'osa rien entreprendre de ce côté.

Par suite des événements de 1814, et en exécution d'une convention passée entre le vice-roi et le général en chef autrichien, la place de Venise dut être remise. Cette convention ne faisant aucune mention des forces navales, le contre-amiral Duperré crut devoir se refuser à livrer celles qui se trouvaient sous son commandement; mais un article supplémentaire et spécial y ayant été ajouté, il se vit, à son grand regret, obligé de les remettre aux Autrichiens. L'Italie devant être évacuée par les Français, Duperré rentra en France à la tête d'une colonne composée des officiers et marins sous son commandement.

Les premiers moments de la Restauration ne furent pas favorables à Duperré. Sa gloire militaire et la haute réputation qu'il s'était acquise, avaient suscité contre lui des jalousies qui le tinrent d'abord dans l'oubli; mais bientôt ces préventions s'éclipsèrent devant l'éclat de ses services, et, au mois de juillet 1814, le roi Louis XVIII le créa chevalier de Saint-Louis.

En 1815, au retour en France de l'empereur Napoléon, le contre-amiral Duperré fut nommé préfet maritime à Toulon. A cette époque les circonstances étaient graves; un corps de troupes anglo-siciliennes débarqué à Marseille menaçait ce port; mais, par l'influence qu'il s'était acquise, il parvint à le préserver de toute attaque, et conserva ainsi à la France l'un de nos principaux arsenaux et la flotte qui y était réunie.

A la fin de l'année 1818, Duperré fut appelé au com-

mandement de la station navale des Antilles. Il porta son pavillon sur la frégate *la Gloire*, et pendant les trente-trois mois qu'il exerça ce commandement, il se fit remarquer par la prodigieuse activité qu'il mit à porter les forces sous ses ordres partout où elles étaient nécessaires pour protéger les bâtiments du commerce français contre les entreprises des pirates qui, depuis la révolution de l'Amérique espagnole, infestaient ces mers sous divers pavillons. Il en détruisit un grand nombre, et son nom devint pour eux un tel épouvantail, que l'annonce de son arrivée suffisait pour rendre ces parages libres et sûrs.

Dans le cours de cette campagne, *la Gloire* se trouvait mouillée dans la rade de l'île danoise de Saint-Thomas en même temps que la frégate anglaise *l'Euryalus*. Cette frégate, dans un pavoisement fait pour célébrer l'anniversaire de la naissance du roi d'Angleterre, plaça le pavillon tricolore de manière à ne laisser aucun doute sur l'intention injurieuse de celui qui avait disposé ce pavoisement. Quoique à cette époque (1819) ce pavillon ne fût plus celui de la nation, trop de souvenirs de gloire y étaient attachés pour que Duperré pût souffrir de le voir humilié; aussi n'hésita-t-il pas un instant à réclamer auprès du commandant de la frégate anglaise la réparation de cette insulte, que dans son indignation il taxait de lâcheté. Un homme du caractère de Duperré ne pouvait pas la demander deux fois; il l'obtint pleine et entière. Toutefois il est juste de dire que ce pavoisement avait eu lieu en l'absence du capitaine de *l'Euryalus* (1) et qu'il n'avait donné aucun ordre relatif à la dis-

(1) *L'Euryalus* était alors commandé par M. Huskisson, frère du célèbre ministre anglais de ce nom.

position des pavillons dont il se composait. Le caractère noble et élevé de cet officier supérieur le mettait à l'abri de tout soupçon à cet égard.

Cet incident, dont le bruit ne tarda pas à se répandre dans les Antilles, eut l'effet qu'on en devait attendre; lorsque *la Gloire* paraissait devant les îles anglaises avec le pavillon amiral, elle était immédiatement saluée, et cet honneur rendu au pavillon de France pouvait également être attribué à la haute considération dont jouissait l'officier général qui l'arborait.

Pendant cette campagne, le contre-amiral Duperré fut nommé grand-officier de la Légion-d'Honneur par une ordonnance du 23 août 1820.

A son retour (1822) il fut chargé de l'inspection des quartiers de l'inscription maritime compris dans le cinquième arrondissement.

Dans les premiers jours du mois de septembre 1823, le contre-amiral Duperré reçut l'ordre de se rendre le plus promptement possible devant Cadix, pour y prendre le commandement de l'escadre et hâter la reddition de cette place. Sorti de Brest le 8 septembre, sur la frégate *l'Hermione*, il était le 17 devant Cadix. Sans s'y arrêter, il se porte sous le fort Santi-Petri, qui commande l'entrée de la rivière de ce nom, en détermine l'attaque par une division de l'escadre sous le commandement du contre-amiral Desrotours, et revient immédiatement devant Cadix pour en disposer le bombardement. Il quitte alors sa frégate et porte son pavillon sur le vaisseau *le Colosse*. Le 20, le fort de Santi-Petri est attaqué et pris, et le 23 on commence à bombarder Cadix. Pendant ce temps, une division de la garde royale, forte d'environ cinq mille hommes, s'embarque sur l'escadre pour opérer une descente dans l'île de Léon; mais à peine était-elle à bord

de vent qui survint força l'escadre de pren-
Toutefois ces diverses opérations, connues
s, jetèrent le découragement parmi eux et
a reddition de Cadix, qui eut lieu le 30 sep-
noment où, le coup de vent ayant cessé, l'es-
ait sur la terre pour exécuter le projet qu'elle
orcée d'ajourner. Le 28 octobre suivant, le
al Duperré rentrait à Brest avec une partie
de sa escadre, ayant à bord la division de la garde
ro le qui avait été envoyée à Cadix. Cinquante-cinq
irs avaient suffi pour remplir la mission dont il
te chargé. Il en fut récompensé par le grade de
vice iral, et le roi d'Espagne lui fit remettre la déco-
n de grand'croix de l'ordre de Charles III.

Au mois de juin 1824, le vice-amiral Duperré alla prendre à Brest le commandement d'une escadre d'évolution. Après avoir évolué dans l'Océan et la Méditerranée, cette escadre rentra à Toulon à la fin du mois de septembre suivant.

Au commencement de l'année 1826 il fut nommé au commandement en chef des forces navales réunies dans les Antilles. L'un des points importants de sa mission était l'introduction d'agents du commerce auprès des gouvernements du Mexique et de la Colombie. Les troubles qui existaient à cette époque dans les provinces de Venezuela et de Caraccas rendaient ces opérations extrêmement difficiles; cependant, au moyen des négociations qu'il entama avec les chefs de ces gouvernements, les agents débarqués sur les divers points assignés pour leur résidence furent tous accueillis. Après une campagne d'environ dix mois, il opéra son retour à Brest.

Le vice-amiral Duperré exerçait les fonctions de préfet maritime à Brest depuis le commencement de l'année

1827, lorsqu'au mois de février 1830 il fut appelé à Paris. La question d'une expédition contre Alger avait été traitée depuis long-temps par une commission composée d'officiers supérieurs de la marine et de l'armée de terre, et elle était encore indécise, quand le gouvernement résolut de s'éclairer sur ce projet des lumières et de l'expérience de cet amiral. Dans les conférences qui eurent lieu à ce sujet chez le ministre de la guerre, Duperré ne dissimula point les difficultés de toute espèce dont cette expédition serait hérissée, et il représenta surtout avec force que la non-réussite de cette entreprise pouvait compromettre les forces navales qui y seraient employées.

Cependant, lorsque l'expédition fut résolue et que le commandement lui en eut été confié, il n'écouta plus que le devoir, et il s'occupa dès lors, avec l'activité qui lui était naturelle, des moyens de remplir une mission dont le succès devait en grande partie dépendre de lui.

Muni de ses instructions, le vice-amiral Duperré quitta Paris, et le 1er avril 1830 il arrivait à Toulon. A aucune époque la marine ne montra plus de dévouement et d'activité. Les premiers ordres pour les préparatifs de l'expédition étaient parvenus dans les ports le 9 février, et les derniers bâtiments de la flotte étaient réunis à Toulon dans les premiers jours du mois de mai suivant.

Le 18, l'amiral et le général en chef comte de Bourmont s'embarquèrent sur le vaisseau *la Provence;* mais l'armée navale, retenue au mouillage par les calmes et les vents contraires, ne put mettre à la voile que le 25 mai. Elle se composait de cent trois bâtiments du roi et de cinq cent soixante-douze navires du commerce et autres, ayant à bord trente-sept mille trois cent trente-un hommes et quatre mille huit chevaux.

La flotte avait appareillé à la naissance d'une brise

d'O.-N.-O., et elle faisait route en bon ordre, lorsque, dans la nuit du 27 au 28, elle fut assaillie par un fort vent d'E.-S.-E. à la hauteur de Minorque et de Maïorque. L'amiral la conduisit sous le vent des îles, où elle trouva un abri. Le temps étant devenu beau, après avoir rallié l'armée et le convoi, et pourvu au départ de la baie de Palma de la flottille de débarquement qui y avait relâché, il se dirigea sur la côte d'Alger. Le lendemain, 29 au soir, on en eut connaissance à toute vue; le vent était à l'est, un peu frais. La flotte manœuvra, pendant la nuit, de manière à se trouver le lendemain, à la pointe du jour, à petite distance de terre. Effectivement, le 30, à quatre heures du matin, elle était dans le nord du cap Caxine, à cinq ou six lieues au plus. Mais la côte était couverte de nuages, l'horizon était chargé, la force du vent augmentait graduellement; la mer était très grosse, et tout annonçait un coup de vent. Alors la flotte, sur le bord du nord, s'éloigna de la côte avec des vents d'est et d'E.-S.-E.

L'obligation où se trouvait l'amiral de tenir ralliée et en bonne route une masse de bâtiments de tant d'espèces et de qualités différentes, naviguant au plus près du vent, devenait presque impossible; aussi ne put-il se maintenir sur le méridien d'Alger. Trois jours consécutifs de forts vents d'E.-S.-E. ne laissant plus à l'amiral l'espoir de remordre sur la côte au point arrêté pour la descente, le seul parti qui lui restât à prendre était de rallier, dans la baie de Palma, la réserve, ainsi que le convoi, et de maintenir l'armée sous le vent des îles en attendant le beau temps.

La flotte mouilla dans cette baie le 2 juin. Elle en partit le 10, et le 12 elle aborda de nouveau la côte d'Afrique. Le 13, à huit heures du matin, elle défila le long des

forts et batteries de la ville d'Alger, et, à sept heures du soir, elle mouillait dans la baie de Sidi-Ferruch ou Torre-Chica, à l'ouest de la ville. La journée était trop avancée pour opérer le débarquement, mais l'amiral ordonna toutes les dispositions pour qu'il eût lieu le lendemain à la pointe du jour. Effectivement, le 14, à quatre heures, la première division de l'armée, avec huit pièces de campagne, débarqua sous le feu des batteries de l'ennemi. A six heures la seconde division et toute l'artillerie de campagne étaient à terre; à six heures et demie le général en chef et son état-major débarquèrent, et à midi l'armée entière avait quitté les bâtiments qui l'avaient transportée. Le soir, après avoir enlevé les batteries ennemies, elle occupait les hauteurs en avant de la presqu'île de Sidi-Ferruch.

Il restait à l'amiral à appuyer par ses bâtiments de guerre les opérations de l'armée de terre sur les divers points de la côte, et à faire opérer le déchargement et la mise à terre de l'immense matériel embarqué; on y travailla sans relâche; mais cette opération pénible, à laquelle les officiers et marins apportaient un zèle extraordinaire, se trouvant souvent retardée par les mauvais temps qui survinrent et qui se renouvelèrent fréquemment, ne put être entièrement terminée que le 28 juin.

Pendant ce temps l'armée de terre était aux prises avec l'ennemi, et le 29, elle était maîtresse des positions qui dominaient le fort l'Empereur. L'amiral, de son côté, contribuait au succès de ces opérations; ses bâtiments légers se portaient partout où leur présence était jugée nécessaire, et trois équipages de ligne, formant un total de deux mille cent hommes, sous le commandement d'un capitaine de vaisseau, renforçaient la garnison du camp retranché établi à Sidi-Ferruch.

ur seconder davantage encore les opérations de
mée de siége, l'amiral avait ordonné une fausse at-
que sur les batteries de mer de l'ennemi. Le 1er juil-
, une de ses divisions, favorisée par une brise ma-
de l'ouest, défila sur les batteries depuis la pointe
cade jusqu'au môle, à grande portée de canon, en
stant de son feu à celui de l'ennemi. Cette division,
enue à la portée des forts du môle, échangea ses
lets avec eux, et continua sa route pour la baie.

De son côté, l'amiral, parti de la baie de Sidi-Ferruch
calme, faisait remorquer son vaisseau par un ba-
vapeur. En même temps, sept de ses vaisseaux
aient à l'ouvert de la baie, en communication avec
et la partie de l'armée réunie devant Alger. Cette dis-
position était urgente pour la conservation et la sûreté
de l'armée, qui déjà, dans trois coups de vents reçus du
13 au 16, avait été compromise.

Parvenu à la hauteur d'Alger, le 2 juillet, l'amiral fit signal à la seconde escadre de se rallier, mais la faible brise qui régna toute la journée rendit ce mouvement très difficile. Le lendemain, toute l'armée étant presque ralliée, à dix heures et demie, l'amiral signala de serrer le vent, de se ranger en ligne de bataille sans observer d'ordre, et de se tenir prêt à combattre les forts. A deux heures et demie, l'armée navale, le vaisseau amiral en tête, commença à canonner la ville et les forts d'Alger. Les vaisseaux, frégates, et même les bricks défilèrent sous le feu de toutes les batteries, depuis celle des Anglais jusqu'à celle du môle inclusivement. Les bombardes ripostèrent, sous voiles, aux bombes nombreuses lancées par les Algériens. A cinq heures l'amiral fit cesser le feu. Ainsi, pendant deux heures et demie, l'armée navale fut exposée, à demi-portée de canon, au

feu de cinq cents pièces d'artillerie, et ce mouvement, en opérant une puissante diversion aux forces de l'ennemi, ne contribua sans doute pas peu, par l'effet moral qu'il dut produire, aux événements qui succédèrent.

Le 4 juillet, à dix heures du matin, l'amiral fit signal à l'armée de se former sur une ligne de bataille, et de se tenir, de nouveau prête à combattre les forts; mais, vingt minutes après, au moment où elle allait commencer le feu, une explosion très forte se fit entendre, et une partie du fort l'Empereur sauta en l'air. Cet événement avait fait suspendre l'exécution du projet de l'amiral, lorsque, quelques moments après, un canot parlementaire, ayant à son bord l'amiral de la flotte algérienne, accosta le vaisseau *la Provence*. Cet envoyé venait réclamer, au nom du dey, la cessation des hostilités, et demander la paix. A ce moment, les batteries de l'armée de terre et celles des Algériens avaient aussi suspendu leur feu. L'amiral chargea l'envoyé de dire à son maître que les dispositions de l'armée navale étant subordonnées à celles de l'armée de terre, il devait s'entendre à ce sujet avec le général en chef. La soirée et la nuit se passèrent sans hostilités.

Le lendemain, à cinq heures du matin, le même envoyé vint renouveler ses sollicitations; l'amiral alors lui remit une note pour le dey, dans laquelle il lui signifiait qu'il ne recevrait plus aucune communication, et qu'il ne cesserait les hostilités que lorsque le pavillon de France serait arboré sur les forts et batteries d'Alger. Dès midi, le pavillon algérien ne flottait plus sur le palais du dey, et, à deux heures quarante minutes, le pavillon français était hissé sur la Casauba et successivement arboré sur tous les forts et batteries. L'armée navale le salua de vingt-un coups de canon, et des cris mille

ré de *Vive le Roi!* Ainsi, en moins de trois se-
s de siége, cette cité considérée comme inexpu-
le, et dont l'abaissement était, depuis tant de siè-
s, l'objet des vœux de l'Europe entière, se trouvait en-
au pouvoir des Français.

Cette conquête, à laquelle la marine a pris une part si
de et si glorieuse, a porté la réputation de Duperré au
s haut point de gloire. Elevé à la dignité de pair de France
ordonnance du 16 juillet 1830, il se vit compris dans
nesure générale qui annula les nominations faites par
rles X. Toutefois, il ne tarda pas à recevoir un témoi-
gn tteur de l'estime et de la confiance du monarque
i venait de placer à sa tête. Une ordonnance
13 août le nomma pair de France et amiral [1].

Le 25 du même mois, le conseil municipal de La Ro-

(1) Voici la lettre par laquelle M. Sébastiani, alors ministre de la marine, annonçait à l'amiral Duperré cette nomination.

« Paris, le 14 août 1830.

« Monsieur l'amiral,

« Le ministère dont le roi a daigné me confier la direction commence pour moi sous d'agréables auspices, puisque mes premiers rapports avec vous me permettent de joindre, à l'expression de mes sentiments et de mon hommage personnel, celle de la satisfaction et de la reconnaissance du roi.

« La France entière a applaudi avec transport au brillant succès de vos opérations; elle s'enorgueillit de la gloire de notre marine; mais nul Français ne s'en est montré plus fier que ce prince magnanime que les vœux de la nation viennent de placer sur le trône.

« Au sortir de la crise glorieuse qui a si heureusement fixé les destinées du royaume, la première pensée de Sa Majesté a été pour son armée d'Afrique et pour l'illustre chef de son escadre. Le roi a voulu manifester, par la récompense éclatante qu'il vous préparait, toute la sollicitude dont il est animé pour les intérêts et pour la gloire de notre marine.

« Je suis chargé, monsieur l'amiral, de vous transmettre deux ordon-

chelle, ville natale de l'amiral, lui décernait une épée d'honneur, « en témoignage, disait la lettre d'envoi, de « l'estime et de l'admiration de ses concitoyens, pour les « talents militaires qu'il a déployés dans le cours de sa « carrière, et la part brillante qu'il a prise à la conquête « d'Alger. »

A son retour à Paris, au mois d'octobre 1830, l'amiral Duperré fut nommé président du conseil d'amirauté, et, par une ordonnance du 22 novembre 1834, le roi l'a appelé aux fonctions de ministre secrétaire d'État de la marine et des colonies.

nances auxquelles je m'estime heureux d'avoir pu concourir. La première rétablit, dans la marine, le grade d'amiral, qu'elle assimile, en tous points, au grade de maréchal de France. Par la seconde, le roi vous élève à cette dignité. En commençant par vous, monsieur l'amiral, Sa Majesté a voulu rehausser encore l'éclat de l'institution. C'est là l'heureux privilége des hautes renommées : les récompenses accordées à leurs services ont pour résultat, comme leurs services mêmes, d'ajouter au lustre du corps dont elles sont l'ornement.

« Mes sentiments particuliers vous étaient sans doute depuis long-temps connus, monsieur l'amiral. Personne n'appréciait mieux que moi votre savante intrépidité ; personne, du moins, ne méritait plus de servir d'organe aux généreuses volontés du roi. »

1836.

SECOND.

SÉGOND

(ADRIEN-JOSEPH),

CAPITAINE DE VAISSEAU, OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Montluçon (Allier) le 10 mai 1769, mort à Quimper le 15 janvier 1813.

Le père de Ségond, homme sévère, doué de beaucoup d'esprit et d'une grande instruction, voulut faire lui-même l'éducation de son fils, comme il avait déjà fait celle d'un personnage éminent. Trouvant dans cet enfant un caractère doux et porté à l'étude, sa tâche devint d'autant plus facile, et il n'eut qu'à développer en lui les heureuses qualités de son naturel.

Le jeune Ségond venait d'atteindre sa quatorzième année, lorsque, pressé sans doute de jouir de l'indépendance, il déclara à sa famille qu'il se sentait du goût pour la marine. Son père, ne voulant pas contrarier cette inclination, le conduisit à Nantes, et le recommanda à une société d'armateurs.

Pour son début, il fit, comme mousse, une campagne de près de dix-neuf mois dans l'Inde, sur le navire *le Henri IV*. A son retour, il rentra sous le toit paternel, et là il se livra, avec la plus grande ardeur, à l'étude de la théorie d'un art de la pratique duquel

il venait d'acquérir quelques notions. Les progrès qu'il y fit furent tels qu'en 1788, à l'âge de dix-neuf ans, il s'embarqua, comme enseigne, sur le navire *la Madame*, aussi destiné pour les mers de l'Inde. En 1792, il passa, en qualité de lieutenant, sur le navire *l'Emilie*, de Bordeaux, avec lequel il fit deux campagnes successives aux Antilles.

La guerre qui éclata, en 1793, entre la France et l'Angleterre, ayant interrompu la navigation du commerce, Ségond dut chercher un autre aliment à son activité.

Il apprend que des négociants de Quimper armaient en course le cutter *l'Eclair* de quatorze canons; il en demande le commandement et l'obtient. Ce bâtiment devant aller terminer son armement à Lorient, Ségond part de Quimper avec trois hommes à bord, remorqué par deux bateaux de pêche, et sous la protection d'une canonnière de l'Etat. Parvenus à la hauteur des *Glénants*[1], un lougre anglais attaque la canonnière, et envoie six hommes à bord de *l'Eclair* pour s'en emparer. Ségond les laisse monter, et, lorsqu'ils sont à bord, il en invite trois à descendre dans sa chambre, les enivre, et, dans cet état, les enferme sous clef. Alors il monte sur le pont, et force les trois autres, le pistolet sur la gorge, à descendre dans le canot qui les avait amenés; il s'y embarque lui-même avec ses trois marins, et, prenant *l'Eclair* à la remorque, de concert avec les bateaux pêcheurs, il se dirige sur l'île de Groix, et se met sous la protection des forts, dont le feu force bientôt à

(1) Groupe d'une douzaine de petites îles et îlots près des côtes de France, par 47° 45′ de latitude N. et 6° 18′ de longitude O., à deux lieues S. de Concarneau.

s'éloigner le lougre anglais, qui, après s'être emparé de la canonnière, venait chercher une double proie.

Ce trait de courage et de résolution valut à Ségond le grade d'enseigne de vaisseau provisoire, et le gouvernement ayant acheté le cutter *l'Eclair*, on lui en donna le commandement. Ce bâtiment fut armé en guerre; Ségond reçut l'ordre de stationner à l'embouchure de la Vilaine, et, pendant les six mois que dura cette mission, il combattit, concurremment avec la troupe, les insurgés, tant par mer que par terre.

Au mois de novembre 1793, Ségond ayant été nommé lieutenant de vaisseau, il quitta son commandement pour passer sur *le Tyrannicide;* ce vaisseau faisait partie d'une division aux ordres du contre-amiral Renaudin. En se rendant de Brest à Toulon, elle rencontra, sur les côtes de Catalogne, un vaisseau espagnol que *le Tyrannicide* eut ordre de chasser. Il l'accompagna en effet, à grands coups de canon, jusque sur la rade de Palamos, où il se réfugia avec de fortes avaries. Dans cette circonstance, Ségond, qui était officier de manœuvre, fit si savamment évoluer le vaisseau, que, dès ce moment, sa réputation d'habile manœuvrier fut établie.

Le climat de Toulon ayant altéré sa santé, il demanda et obtint de se rendre à Brest, son département. Ne trouvant point à s'embarquer dans ce port, il sollicita la permission de commander en course; elle lui fut accordée, et il alla prendre, à Nantes, le commandement du corsaire *l'Active*. A cette époque les côtes de France étaient l'objet de la plus grande surveillance de la part des croiseurs anglais; *l'Active* fut pris peu de jours après sa sortie du port, et Ségond fut conduit prisonnier en Angleterre.

Avec une tête ardente comme la sienne, et dévoré

comme il l'était par un besoin continuel d'activité, on pense bien que Ségond ne supportait qu'impatiemment sa captivité. Pour y mettre fin, il conçoit le projet le plus hardi et le plan le plus audacieux qui puisse entrer dans la tête d'un homme. Il veut donner à la France le spectacle qu'avaient eu les Anglais en 1536, celui d'un roi prisonnier[1]. Il apprend que le roi d'Angleterre (George III) doit se rendre à Weymouth, pour y prendre les bains de mer, pendant une saison; que sa garde ne sera composée que de deux cents hommes, et que l'entrée du port ne sera défendue que par deux frégates. Ségond parlait la langue anglaise avec une grande facilité; il traverse l'Angleterre, s'embarque sur un bâtiment neutre, arrive à Hambourg et se rend en toute hâte à Paris. Bruix était alors ministre de la marine. Admis près de lui, Ségond lui expose le plan qu'il a conçu et lui en développe les moyens d'exécution. Le ministre lui fait des objections et lui représente les nombreuses difficultés qu'il aura à vaincre pour réussir; Ségond lève les unes et ne tient pas compte des autres. Bruix, après avoir pris les ordres du Directoire, approuve le plan proposé par Ségond, et met à sa disposition les frégates *la Fraternité* et *la Bellone*, en lui donnant le choix des capitaines et des officiers qui doivent en composer l'état-major. Il arrive à Brest, et bientôt les deux frégates sont en état de prendre la mer. « Je prescris au vice-amiral Morard de Galles (lui « écrivait le ministre, le 13 juin 1798) de vous aider « de tous les moyens de son autorité dans toutes les

(1) On sait qu'en 1536, à la funeste bataille de Poitiers, le roi Jean, surnommé *le Bon*, fut fait prisonnier par le prince de Galles, et conduit *en Angleterre*, où il fut retenu pendant quatre ans.

« demandes que vous aurez à lui faire pour le parfait « armement de votre division. En attendant, je me « repose entièrement sur vous de l'exécution des di- « verses opérations dont nous sommes convenus. »

Ségond s'était embarqué sur *la Fraternité*. Il n'avait jusque là confié à personne le but ni l'objet de sa mission; mais, au moment de mettre sous voiles, il en fit la confidence au capitaine de ce bâtiment. Les deux frégates appareillèrent de la rade de Brest, le 30 juin 1798; mais les vents contraires les forcèrent de rentrer au port deux jours après leur sortie. Ségond, impatient de ce retard, appelait de tous ses vœux le moment de remettre à la mer; mais quel fut son étonnement lorsqu'il reçut du ministre la dépêche suivante :

« J'ai renoncé, à regret, à l'opération que vous étiez « chargé de diriger. Des ordres formels pour mettre à « exécution des projets différents sont les seules causes « de ce changement.

« Je vous conserve estime et confiance. Je fais cas de « votre zèle, de votre ardeur, de votre dévouement à la « gloire et au succès de la république.

« Vous avez eu tort de confier le secret de votre « mission, mais ce tort vous est pardonné. Profitez « cependant de la leçon que les circonstances vous « donnent.

« Le Directoire vous prouve ses sentiments sur votre « compte en vous faisant prendre rang parmi les capi- « taines de frégate; je vous prouve mon attachement en « vous confiant le commandement de la frégate *la Fra-* « *ternité*. Je persévère dans l'opinion que je me suis « formée de vous; j'augure bien de votre civisme et de « votre courage.

« Méritez, en vous distinguant, le grade qui vous a

is pour une action d'éclat. Ne perdez pas de
votre position exige que vous soyez prudent
te, en même temps que vous donnerez car-
« rière à vos talents et à votre énergie. »

o prit effectivement le commandement de *la*
tern ; mais cette frégate ayant besoin de répara-
s, il quitta, environ un mois après, pour prendre
la Loire. C'est maintenant qu'il va justifier la
opinion que l'amiral Bruix s'est faite de ses ta-
ts, de sa bravoure, et conquérir le grade qui lui a
promis.

La frégate *la Loire* faisait partie d'une division commandée par Bompard, et composée d'un vaisseau de ligne (*l'Hercule*, de soixante-quatorze), de huit frégates et un aviso. Elle avait à bord environ trois mille hommes de troupes de débarquement, un train considérable d'artillerie, des objets de campement et quelques troupes du génie et de l'artillerie. Toutes ces troupes étaient destinées à opérer un débarquement en Irlande; elles étaient commandées par les généraux Hardy et Ménage.

Cette division sortit de Brest le 16 septembre 1798, au soir. Elle prit le passage du Raz pour éviter la rencontre des croiseurs anglais; le calme rendit ce mouvement long et difficile. Le lendemain, à la pointe du jour, elle n'était encore qu'à trois ou quatre lieues au large. On découvrit bientôt un vaisseau rasé et une frégate, faisant partie de la croisière anglaise. Le surlendemain une frégate rallia ces deux bâtiments; après avoir communiqué avec le vaisseau, elle se couvrit de voiles et prit la route de l'Angleterre.

Le chef de division Bompard, malgré la supériorité de ses forces, ne crut pas devoir attaquer le vaisseau et la frégate qui l'observaient, dans la crainte d'attirer sur

lui toute la station anglaise, avertie par le bruit du canon, mais il ordonna à ses frégates de leur donner la chasse. *La Loire*, qui avait une marche supérieure, les approcha de plus près. Ségond, impatient de combattre, demanda par un signal à commencer l'attaque; mais, à son grand regret, le commandant y répondit par celui de ralliement et se remit en route.

Le 10 octobre au soir, la division, toujours suivie par les deux bâtiments anglais qui ne l'avaient pas perdue de vue depuis le départ, eut connaissance de la côte. Bompard fit alors changer la route et la dirigea comme s'il eût voulu aller chercher la baie de Kilala. A minuit il fit virer de bord et reprendre la route au nord. Cette manœuvre adroite trompa l'ennemi, qui l'abandonna. Le 11, au point du jour, Bompard laissa arriver avec toute sa division pour s'approcher de la terre et la reconnaître.

A midi, *l'Immortalité*, qui avait chassé en avant, signala une escadre ennemie. Bientôt elle fut en vue, et l'on distingua cinq vaisseaux et trois frégates. C'était celle de sir John Warren, que le vaisseau et la frégate observateurs avaient ralliée et dirigeaient sur la division française. Le reste de la journée et la nuit tout entière se passèrent en manœuvres de part et d'autre. Le lendemain, 12 octobre, au jour, la division française se trouva presque entourée par l'escadre ennemie. A sept heures, Bompard fit le signal de former la ligne de bataille, sans égard au poste, et, vers onze heures, celui de serrer l'ennemi au feu. *La Loire* et *l'Immortalité* firent alors des arrivées qui leur permirent de tirer quelques bordées sur l'avant du vaisseau anglais *le Robust*, qui, avec un autre vaisseau et une frégate, avait engagé le combat contre *le Hoche*, que montait Bompard. C'est

ses voiles, et il cula considérablement. Ségond, profitant habilement de cette position, le coupe sur l'avant; lui lâche une bordée d'enfilade, se couvre de voiles et lui échappe.

Le lendemain 13, à la pointe du jour, on eut connaissance d'un bâtiment au vent, qui bientôt fut reconnu pour *la Sémillante*. L'officier qui la commandait étant l'ancien de Ségond, il se rangea sous ses ordres, et les deux frégates naviguèrent de conserve jusqu'au 15, ayant presque toujours des bâtiments ennemis en vue. Ce dernier jour, elles furent chassées par un vaisseau, une frégate et une corvette. *La Loire*, dont le grément avait été haché dans les deux combats qu'elle avait soutenus précédemment, retardait beaucoup la marche de *la Sémillante*, obligée de régler la sienne sur elle. Lorsque les Anglais ne furent plus qu'à une portée et demie de canon, *la Sémillante* fit signal de liberté de manœuvre à *la Loire*, et s'éloigna en se couvrant de voiles.

A ce moment la nuit commençait à se faire; *la Loire*, profitant de l'obscurité, fit de fausses routes qui l'éloignèrent des bâtiments chasseurs, et, le 16 au matin, aucuns n'étaient plus en vue. Cependant, vers le milieu de la journée, elle eut connaissance de deux frégates et une corvette. Elle prit chasse devant elles, mais en forçant de voiles elle démâta, presque à la fois, de ses deux mâts de perroquet, et dans cet état elle devint plus facile à atteindre. A quatre heures et demie elle fut jointe par la corvette *le Kanguroo*, de vingt caronades de trente-deux. Elle commença le feu à demi-portée de canon. Ségond, pour mieux assurer ses coups, se décida à ne tirer que lorsqu'il serait à portée de pistolet; alors, faisant une arrivée pour présenter le travers à la corvette,

il lui envoya sa volée, qui la démâta de l'un de ses mâts de hune, et il profita de cette avarie pour s'éloigner. La nuit étant survenue avant que les deux frégates ennemies eussent pu rallier la corvette, Ségond profita de l'obscurité pour faire fausse route, et il employa ce laps de temps à réparer ses avaries les plus majeures, afin d'être en mesure de livrer ou de soutenir un nouveau combat.

Le 17, au matin, on découvrit une voile qu'on reconnut bientôt pour une des frégates qui avaient chassé la veille. C'était *la Mermaid*, de quarante canons. Aussitôt qu'elle eut connaissance de *la Loire*, elle se couvrit de voiles et se dirigea sur elle. Celle-ci, réduite à ses basses voiles et à ses huniers, ne pouvait espérer de lui échapper; Ségond se prépare donc au combat, et fait clouer son pavillon au mât d'artimon. Alors il harangue son équipage, rappelle à ses marins et aux soldats leur brillante conduite dans les trois combats qu'ils ont déjà soutenus, et leur témoigne l'espoir qu'il a de les voir encore triompher dans celui-ci, contre une frégate dont la force n'est point supérieure à celle de *la Loire*. Toutes ses dispositions prises, Ségond établit sa voilure au plus près, et fait carguer la grande voile pour attendre la frégate anglaise, qu'il laisse approcher sans tirer un seul coup de canon. Il était alors huit heures. *La Mermaid* avait cargué ses basses voiles et s'avançait ainsi au combat. Parvenue à portée de pistolet, elle vint au vent, pour prendre position, et présenter le travers à *la Loire*. Celle-ci, profitant de ce mouvement, lui envoya toute sa bordée, accompagnée d'une décharge de mousqueterie. *La Mermaid* riposta; mais, au lieu de demeurer par le travers de la frégate française, elle manœuvra pour

ner et tâcher de l'enfiler, soit par l'avant, soit re.

ais S gond, excellent manœuvrier, sut rendre vaines ites les tentatives du capitaine anglais, et le força à endre sa première position. Alors les deux frégates canonnèrent avec le plus grand acharnement. Le combat durait déjà depuis quelques heures; *la Loire* avait perdu ses trois mâts de hune, et n'avait plus que s deux basses voiles, tandis que *la Mermaid* avait en- re tous ses mâts hauts. Ségond résolut alors de tenter tour une manœuvre qui pût changer la face du ıbat. Il fait cesser le feu partout, prescrit de mettre ux boulets ronds dans chaque canon, et de ne tirer que lorsqu'il en donnera l'ordre. Toutes les pièces étant chargées, il fait mettre la barre au vent et donne une grande arrivée, dans le but de persuader à *la Mermaid* qu'il ne peut plus soutenir son feu. En effet, celle-ci, trompée par ce mouvement, laisse arriver aussi afin de suivre *la Loire;* mais tout-à-coup Ségond lance sa frégate dans le vent, et, par cette évolution, fait croire qu'il veut l'aborder. Le capitaine anglais, qui redoute d'autant plus l'abordage qu'il sait que *la Loire* a à bord un grand nombre de troupes, revient au vent avec la plus grande célérité, et par-là perd presque toute sa vitesse. Alors Ségond vient ranger *la Mermaid* à poupe, et lui envoie la bordée qu'il lui a réservée. L'effet en fut terrible; son mât d'artimon et son grand mât de hune tombèrent à la fois, et les cris de son équipage firent connaître combien cette volée avait été meurtrière. Pendant quelques instants la plus grand stupeur régna à bord de la frégate anglaise, mais bientôt, à la faveur de la faible brise qui règne, elle arrive, reprend sa vitesse,

au moyen des voiles hautes qu'elle a conservées à son mât de misaine, et s'éloigne de *la Loire*, à qui elle abandonne ainsi le champ de bataille. Ségond, qui, dans l'état où est sa frégate, ne peut suivre *la Mermaid* dans sa fuite, dirige sur elle un feu bien nourri pour tâcher de la désemparer des mâts qui lui restent, mais, à son grand regret, elle parvient à lui échapper.

Ce combat était le quatrième que soutenait *la Loire* depuis cinq jours; et, bien qu'elle fût sortie victorieuse de tous, elle était réduite à l'état le plus déplorable. Ses basses voiles étaient en lambeaux, elle n'avait ni mâtereaux ni espars à installer pour remplacer ses mâts de hune, ses bas mâts étaient criblés de boulets et leur chute était imminente. Ségond répara ces avaries le mieux qu'il put; mais il ne se dissimulait pas que, dans la position où se trouvait *la Loire*, il lui serait bien difficile d'atteindre un port de France.

La nuit du 17 au 18 octobre se passa sans qu'on eût connaissance d'aucun bâtiment; mais à peine le jour commença-t-il à paraître qu'on découvrit deux voiles à l'horizon, qui bientôt se dirigèrent sur *la Loire*. A neuf heures on reconnut que c'étaient le vaisseau rasé *l'Anson* et la corvette *le Kanguroo*. Tout espoir de leur échapper eût été vain, et il ne restait d'autre parti que de combattre pour l'honneur du pavillon. A neuf heures et demie le vaisseau était à demi-portée de canon de *la Loire*, et il continuait sa route sous toutes voiles pour s'en approcher davantage.

Lorsqu'il fut à portée de fusil environ, le capitaine Ségond lança *la Loire* comme s'il eût voulu aborder le vaisseau par l'avant, et en même temps il lui envoya une volée d'enfilade. *L'Anson* ayant masqué une partie de ses voiles pour éviter l'abordage, cette manœuvre

Loire l'avantage de lui envoyer encore deux
ées. Mais bientôt *l'Anson* remit le vent dans
et vint engager *la Loire* à portée de pistolet
le vers, au vent, pendant que *le Kanguroo* la
nbattait en poupe. Le combat dura une heure dans
ion, et l'équipage de *la Loire*, quoique épuisé
r les quatre combats précédents, y déploya une bra-
au-dessus de tout éloge. Déjà le grand mât et le
t d'artimon de la frégate étaient tombés; le mât de
, criblé de boulets, ne tenait plus debout; le
itaine de *l'Anson*, hélant celui de *la Loire*, lui cria
se rendre, en lui disant qu'il avait assez fait pour sa
e. Sur le refus de Ségond, le combat continua; mais
vaisseau ne pointa plus qu'à couler bas, en sorte qu'un
quart-d'heure après *la Loire* avait six pieds d'eau dans
sa cale. Ségond, alors, la voyant dans un état de délabre-
ment tel qu'il était douteux qu'elle pût désormais tenir
sur l'eau, amena son pavillon.

Cette belle défense, qui terminait une série de cinq combats presque non interrompue, coûta la vie à quarante-six hommes, tant marins que soldats; soixante-onze furent plus ou moins grièvement blessés [1].

Ségond, prisonnier, passa avec son état-major à bord de *l'Anson*, où il reçut du capitaine Durrham l'accueil que méritait la brillante valeur qu'il venait de déployer. Toutefois, sa captivité en Angleterre fut longue; il ne revit la France qu'en 1800. Le gouvernement anglais avait probablement eu connaissance du projet audacieux du capitaine Ségond, car pendant son séjour au cau-

(1) Le troisième et le cinquième combats de *la Loire* ont été peints par M. Crépin, et ils ont été gravés depuis. Le premier et le quatrième ont été dessinés par l'un de nos plus vaillants amiraux.

tionnement il fut l'objet de la plus grande surveillance.

A son retour d'Angleterre, Ségond rejoignit le port de Brest, son département. Il devait naturellement s'attendre à être promu au grade de capitaine de vaisseau; mais, chose inouïe, ni lui, ni aucun des officiers de *la Loire*, ne furent récompensés de leur belle conduite. Cette injustice l'exaspéra; il voyait avancer des officiers auxquels il se croyait bien supérieur; son amour-propre en fut blessé. Ce fut alors qu'il publia un écrit intitulé : *Réponse du capitaine de frégate Adrien-Joseph Ségond à la dénonciation insérée contre lui dans le recueil des Traits héroïques de l'an VII; suivie de quelques éclaircissements sur sa conduite à bord de* la Loire. Un homme du caractère de Ségond, lorsqu'il prenait la plume, ne pouvait être modéré; aussi ce factum fut-il plein de chaleur et d'âcreté; il s'attaquait à beaucoup d'amours-propres, on ne le lui pardonna pas.

Quelque temps après la publication de ce factum, qu'il avait répandu avec profusion, Ségond en adressa une copie au premier consul Bonaparte, avec une lettre où, après s'être plaint des injustices et des calomnies auxquelles il était en butte, il terminait ainsi : « Premier « consul, dans la marine on n'encourage que l'intrigue, « l'ignorance et la lâcheté. On vous cache soigneuse- « ment la vérité; mais si quelque jour elle vous est of- « ferte, vous frémirez. Je vous demande justice pour l'é- « quipage et les officiers de *la Loire*, et je me fais l'hon- « neur de vous rappeler que depuis deux ans et demi « je dépéris sous les coups du temps, ne me connaissant « d'autre tort que d'avoir survécu à mes combats. »

Au mois de juillet 1801, Ségond fut nommé au commandement de *la Comète*. Pendant les vingt-six mois qu'il commanda cette frégate, il remplit diverses mis-

sions, et, en 1803, il fit partie d'une division de frégates qui, sous les ordres du chef de division Meyne, était destinée à coopérer à l'expédition de Saint-Domingue; mais, retenue dans la Manche par des vents contraires, cette division n'arriva qu'après la prise de possession de l'île.

Promu enfin au grade de capitaine de vaisseau, le 24 septembre 1803, Ségond passa, au mois d'avril de l'année suivante, au commandement du vaisseau *l'Alexandre*, qui faisait partie de l'armée navale de Brest, commandée successivement par les amiraux Truguet et Ganteaume. Le premier de ces amiraux avait pour Ségond une estime et une confiance toute particulière : il n'en fut pas de même de l'amiral Ganteaume; quelques ennemis de Ségond (et les hommes de sa trempe en ont toujours) étaient parvenus à inspirer des préventions contre lui à cet amiral; l'on avait même poussé la calomnie au point de mettre son courage en doute, malgré les preuves qu'il en avait données.

Toutefois, il faut bien le dire, Ségond avait, par quelques étrangetés dans sa conduite, donné prise à ses ennemis. L'esprit du temps avait influé sur lui; il était indépendant par caractère, et, quelquefois, il poussa beaucoup trop loin le mépris de la discipline.

Cependant on ne put parvenir à le perdre dans l'esprit de l'empereur. L'auteur des *Scènes de la vie maritime*[1] raconte ainsi une anecdote relative au capitaine Ségond. « Napoléon, voyant un jour les gravures qui « représentaient les combats de *la Loire*, demanda au « ministre de la marine Decrès : — *Qui a soutenu ces* « *combats ?* — Sire, un fou qui déclame contre Votre

(1) M. Jal, l'un des chefs de la section historique au ministère de la marine.

« Majesté; il y a, si vous voulez bien le permettre, une « place pour lui à Charenton. — Non, Decrès, laissez-le « mourir honorablement; ceci est magnifique; plût à « Dieu que j'eusse beaucoup de fous comme celui-là dans « ma marine! »

Ségond commandait *l'Alexandre* depuis dix-huit mois, lorsque, abreuvé de dégoûts, il se décida à demander la démission de son commandement. Elle lui fut accordée au mois d'octobre 1806, et depuis cette époque il ne fut plus employé qu'au service du port. Le capitaine Ségond est mort à Quimper le 15 janvier 1813. Il a laissé un fils, qui sert en ce moment comme officier de santé de première classe, chargé du service à Cayenne.

FIN DU TOME PREMIER.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES MARINS COMPRIS DANS CE VOLUME.

A

Pages.

Améric-Vespuce 61
Amfreville (Marquis d') 345
Anson 1

B

Barberousse 231
Bart (Jean) 21
Bougainville 7
Bourayne 265
Bruix 109
Byng 311

C

Cosmao-Kerjulien 33

D

Decrès 280
Dewinter 197
Du Couedic de Kergoualer 98
Duperré 389
Duquesne 161

E

Emériau 219

F

Forbin 253

L

Pages.

Leissègues 181
L'Etanduère-Desherbiers 45
L'Hermitte 65
Linois 319

M

Marigny 351
Missiéssy 289

N

Nelson 121

R

Rodney 191
Rolland 53
Rosily-Mesros 81
Ruyter 116

S

Ségond 411
Surcouf 377

T

Tourville 147
Troude 365

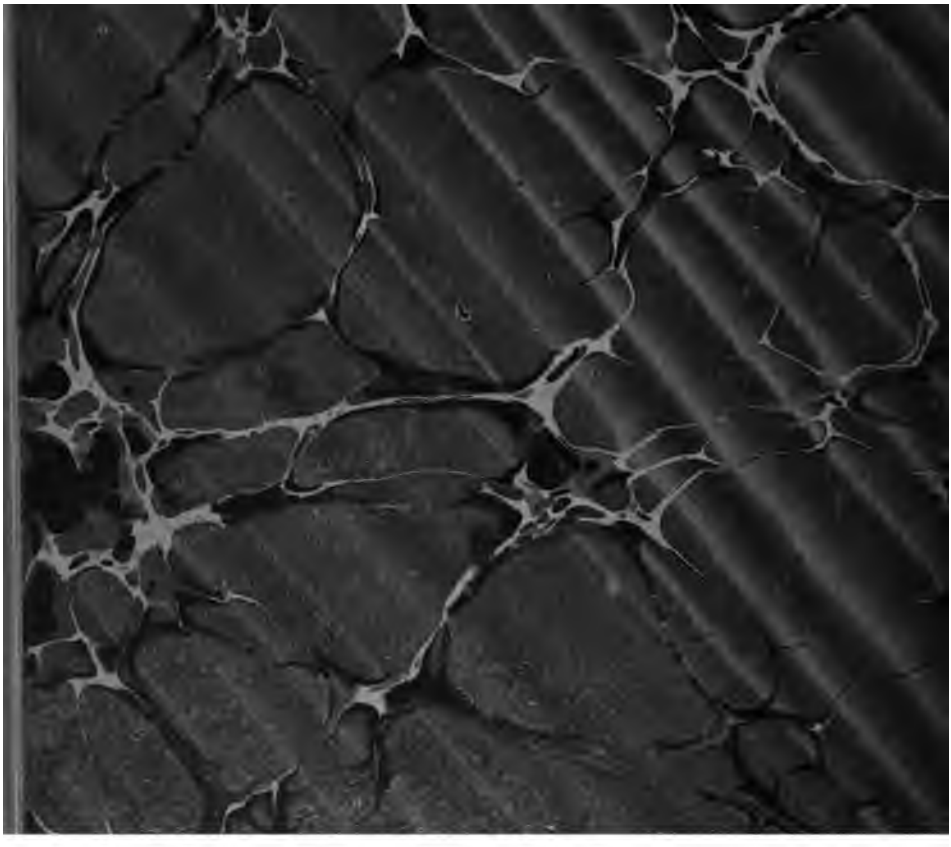
V

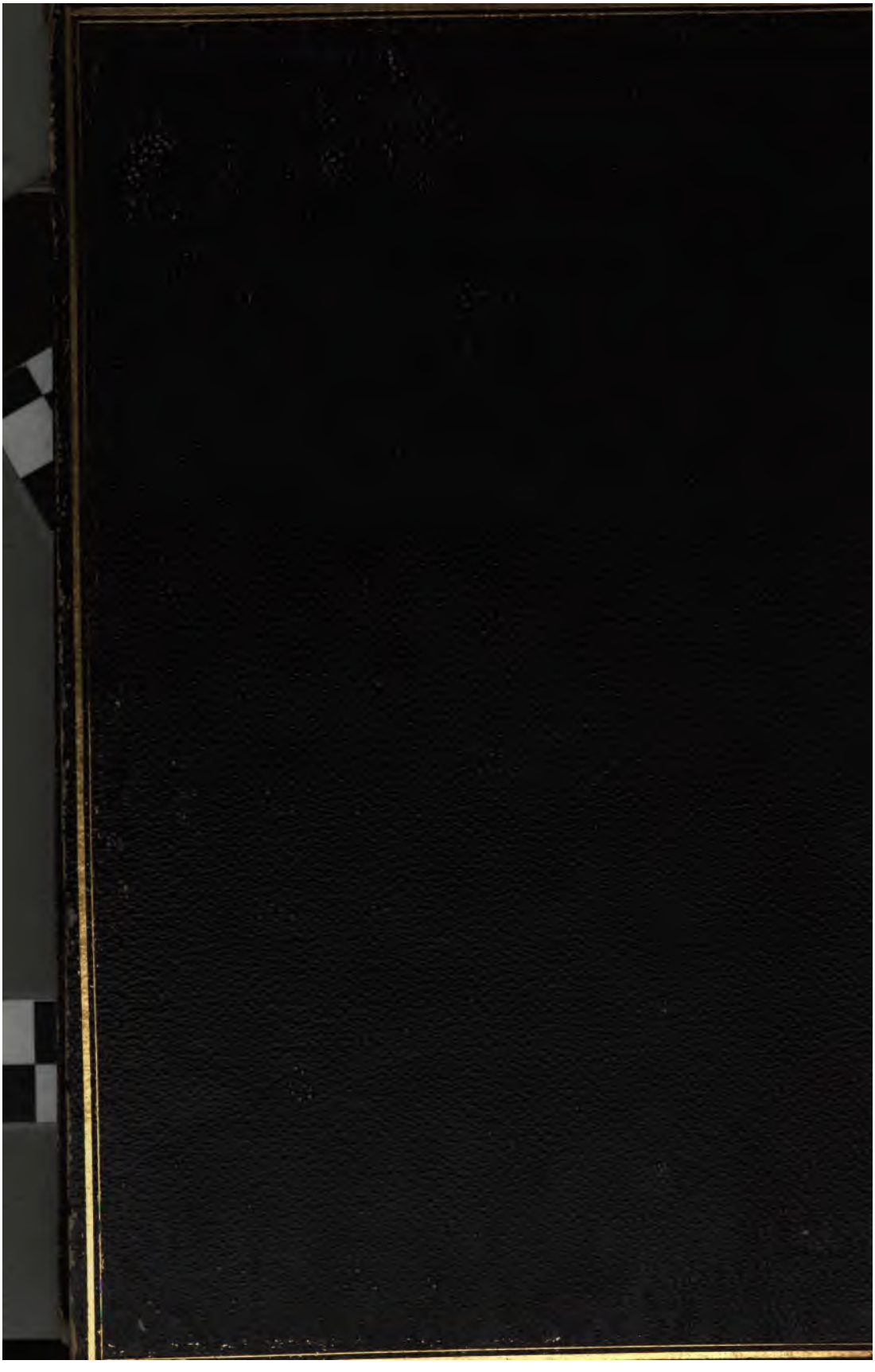
Vaudreuil (le comte de) 201
Vaudreuil (le marquis de) 209

W

Willaumez 238

FIN DE LA TABLE.



Stanford University Libraries
3 6105 117 988 340

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD AUXILIARY LIBRARY
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(650) 723-9201
salcirc@sulmail.stanford.edu
All books are subject to recall.
DATE DUE